



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 206]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 18, 2010/श्रावण 27, 1932

No. 206]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 18, 2010/SHRAVANA 27, 1932

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुम्बई, 13 अगस्त, 2010

सं. टीएएमपी/18/2010-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तन न्यासों में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों, जो इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, के अनुसरण में सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से तृतीकोरिन पत्तन में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए शैलो शुष्क बर्ध के निर्माण के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/18/2010-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास

....

आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2010 के 23वें दिन पारित)

यह मामला अभिकल्प, निर्माण, वित्त, प्रचालन और अंतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सार्वजनिक-निजी भागीदारी योजना के माध्यम से तृतीकोरिन पत्तन न्यास में शैलो शुष्क बर्ध में निर्माण सामग्री के प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) ने अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तन न्यासों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में डीबीएफओटी आधार पर सार्वजनिक-निजी भागीदारी योजना (पीपीपी) के माध्यम से शैलो शुष्क बर्थ में निर्माण सामग्री के प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु पत्र दिनांक 17 मार्च 2010 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात्, टीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 मार्च 2010 द्वारा हारबर मोबाइल क्रेनों और पे-लोडर्स की अनुमानित पूंजी लागत के समर्थन में दस्तावेज दाखिल किए थे।

3.1. इस प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

(i). प्रत्यक्ष फीचर:

- (क). प्रस्तावित शैलो शुष्क बर्थ (एसडीबी) बर्थ सं. 9 के पश्चिमी छोर में उत्तर-पूर्वी दिशा पर मौजूदा एसडीबी के निर्माण में निर्मित किया जाएगा।
- (ख). प्रारंभ में 6000 टन के पार्सल आकार के साथ 10000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित एसडीबी 260 मी० लम्बा और 30 मीटर चौड़ा (-) 8.70 मीटर होगा।
- (ग). एसडीबी के सामने मौजूदा औसत गहराई (-) 7 मीटर है जोकि प्रारंभ में निकर्षित की जाएगी। भविष्य में, आगे बर्थ को (-) 11.4 मीटर गहरा किया जाएगा। 180 मी०/194 मी० के एलओए और 10.30 मी० डुबाव वाले 2000 डीडब्ल्यूटी/25000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार के पोतों के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया गया है।
- (घ). निकर्षण कार्य पत्तन द्वारा किया जाएगा और निकर्षण लेवी पीपीपी प्रचालक से वसूल की जाएगी।
- (ङ). पत्तन ने निर्माण सामग्रियां जैसे बिल्डिंग ब्लॉक्स, ईंटें, टाइलें (क्रेमिक और मोसिएक), कोएरस, फाइन एग्रिगेट, स्टोन डस्ट, टिम्बर, ग्रेनाइट और रिइन्फोर्समेंट स्टील परिकल्पित की हैं जो एसडीबी में प्रहस्तित की जाएगी।
- (च). बर्थ के समीप स्थित 2.50 हैक्टेयर (अर्थात् 25000 वर्ग मीटर) क्षेत्र भूमि इन-बाऊंड और आउट-बाऊंड कार्गो के अस्थाई भंडारण के विकास के लिए उपलब्ध करवाई जाएगी।

(ii). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 2.00 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई जोकि निम्नवत् है:-

- (क). बैग वाला कार्गो जैसे टिम्बर, ग्रेनाइट, आदि की प्रतिशत हिस्सेदारी 35 प्रतिशत और शुष्क बल्क जैसे पत्थर, रेत, आदि के लिए 65 प्रतिशत परिकल्पित की गई है।
- (ख). प्रहस्तन दर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित की गई है अर्थात् बैग वाले कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन और शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10000 टन प्रतिदिन।
- (ग). तदनुसार, बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता 20,18,450 टन अर्थात् 2.00 मिलियन टन (मी०ट०) निर्धारित की गई है।

(iii). पत्तन 25,000 वर्ग मी० के कुल स्टेकयार्ड क्षेत्र के लिए 19,16,880 टन (अर्थात् 1.916 मिलियन टन) की यार्ड क्षमता अलग-से भी निर्धारित की है। इस प्रयोजन के लिए, निर्यात कार्गो के लिए क्षेत्र आवश्यकता 22800 वर्ग मी० और निर्यात कार्गो के लिए 2200 वर्ग मी० सुविचारित किया गया है। टीपीटी ने 5 टन/वर्ग मी० स्टेकिंग कारक का अनुमान लगाया है। निर्माण सामग्री के निर्यात के लिए 32 और टिम्बर के आयात के लिए 24 के टर्नओवर अनुपात पर विचार किया है। निर्धारित यार्ड क्षमता टीपीटी द्वारा अप्रकट प्रशुल्क गणना के लिए सर्वोत्तम क्षमता के रूप में परिगणित नहीं किया गया है। पत्तन ने निष्कर्ष निकाला है कि यार्ड क्षमता 2.0 मिलियन टन प्रति वर्ष पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है।

(iv). पूंजी लागत:

अप्रकट प्रशुल्क गणना में, कुल पूंजी लागत रु० 6401 लाख अनुमानित की गई है। उसका ब्रेक-अप नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत रु लाखों में
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	
(i).	सिविल ढांचा	
	(क). सिविल निर्माण लागत	896
	(ख). आधार लागत के 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार	63
	(ग). आधार लागत के 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं	27
	(घ). आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर	23
	कुल (i)	1009
(ii).	कार्गो प्रहस्तन उपकरण	
	(क). अनियंत्रित कार्य (1 हारबर मोबाइल क्रेन और 2 पे लोडर)	1700
	(ख). आधार लागत के 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार	119
	(ग). आधार लागत के 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं	51
	(घ). आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर	44
	कुल (ii)	1914
(iii).	विविध लागत (कार्य करार कर के अलावा उपर्युक्त i और ii का 5 प्रतिशत)	143
	कुल (i + ii + iii)	3066
ख.	बर्थिंग गतिविधि	
	(क). बर्थ की लागत	2962
	(ख). आधार लागत के 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार	207
	(ग). आधार लागत के 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं	89
	(घ). आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार कर	77
	कुल	3335
	कुल पूंजी लागत	6401

(v). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ प्रमुख परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।

(vi). वार्षिक प्रचालन लागत:

- (क). ईंधन उपभोग हारबर मोबाइल क्रेन के लिए 50 लिटर प्रति घंटा और पे-लोडरों के लिए 12 लिटर प्रति घंटा सुविचारित किया गया है। ईंधन की इकाई लागत रु 38.19 प्रति लिटर सुविचारित की गई है।
- (ख). मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा, मूल्यहास और अन्य व्यय दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार अनुमानित किए गए हैं।
- (ग). पत्तन ने 25,000 वर्ग मी0 स्टेकयार्ड क्षेत्र और 15, 869 वर्ग मी0 के वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए भी रु 8/- प्रति वर्ग मी0 के लाइसेंस शुल्क पर विचार किया है।
- (घ). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल वार्षिक प्रचालन लागत रु 673.65 लाख पर अनुमानित की गई है।
- (ड). बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल प्रचालन लागत अनुरक्षण, लागू दर पर मूल्यहास के लिए पूंजी लागत के 1 प्रतिशत और बीमा पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर विचार करते हुए रु 178.10 लाख अनुमानित की है।

(vii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

दोनों गतिविधियों से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) निम्नवत् अनुमानित की गई हैं:-

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	बर्थिंग गतिविधि
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	673.65	178.09
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	490.54	533.60
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	1164.19	711.69

(viii). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, एआरआर क्रमशः 90 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 5 प्रतिशत के अनुपात में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया जाना है। पत्तन ने कोई भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है और इसे कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के हिस्से के रूप में शामिल किया है।

तदनुसार, अनुमानित एआरआर क्रमशः 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर कार्गो प्रहस्तन और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया गया है।

- (ix). पत्तन ने क्रमशः 7,000 टन और 6,000 टन पर औसत जीआरटी और पोतों के औसत पार्सल आकार और प्रतिमानकों के अनुसार प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए बर्थ किराया प्रभार परिकल्पित किए हैं।
- (x). (क). तदनुसार, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है—

प्रशुल्क के विवरण	इकाई	विदेशी	तटीय
बर्थ किराया	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	₹ 1.3889	₹ 0.8333
प्रहस्तन प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	₹ 55.30	₹ 33.20
विविध प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	₹ 2.91	

- (ख). प्रस्तावित दरमान आयात कार्गो के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति देता है। तथापि, टीपीटी ने प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद कोई पृथक भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किए हैं।
- (ग). पत्तन ने औसत बर्थ दिवस आउटपुट, 5 प्रतिशत की अतिरिक्त प्रभार की वसूली, यदि 1000 टन प्रतिदिन तक कोई वृद्धि/कमी की जाती है, की गणना के बारे में उपस्कर के प्रहस्तन के लिए विभिन्न शर्तों और अभियांत्रिक प्रहस्तन उपस्कर अर्थात् पत्तन में एचएमसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पत्तन द्वारा दाखिल किए गए दूसरे अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में उनके द्वारा यथा प्रस्तावित अन्य शर्तें भी प्रस्तावित की गई हैं।

3.2. टीपीटी ने प्रस्तावित दरमान (एसओआर) और प्रस्ताव के साथ साध्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पत्तन का प्रस्ताव उपयोक्ताओं/लघुसूचीयित बोलीदाताओं (टीपीटी द्वारा यथा प्रेषित) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/लघुसूचीयित बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में प्रेषित की गई थीं।

4.2. तत्पश्चात्, एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 ने उन्हें प्रस्ताव अग्रेषित करने का अनुरोध किया था। टीपीटी ने पत्र दिनांक 22 जून 2010 द्वारा सूचित किया था कि एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 को तीन अन्य फर्मों, जिन्होंने आरएफब्यू दस्तावेज़ खरीदे थे, साथ प्रस्ताव पहले ही अग्रेषित कर दिया गया था। एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 ने टीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं और पत्तन को एक प्रति पृष्ठांकित की थी। टीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों तथा एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 द्वारा कहीं गई बातों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, तूलीकोरिन पत्तन न्यास से हमारे पत्र दिनांक 24 मई 2010 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने ईमेल दिनांक 23 जून 2010 द्वारा अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा भेजे गए तदनुकूली जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है—

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब
	सामान्य:	
(क).	टीपीटी ने इस प्राधिकरण से इस प्राधिकरण से जोन-क में बर्थ सं. 9 के पश्चिमी छोर पर डीबीएफओटी आधार पर निजी प्रचालक द्वारा विकसित किए जाने वाले प्रस्तावित शैलो शुष्क बर्थ में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने का अनुरोध किया है। यह नोट किया जाए कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क सीमाएं न केवल प्रस्तावित परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान टीपीटी में चिह्नित कार्गो के लिए, बाद में बोली लगाए जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।	हाँ, पत्तन ने पुष्टि की है कि इस परियोजना के लिए प्रस्तावित यह प्रशुल्क सीमा समय-समय पर टीएएमपी द्वारा संशोधन किए जाने के अधीन अगले पांच वर्षों के दौरान इस पत्तन में चिह्नित कार्गो के लिए बाद में बोली लगाए जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।
(ख).	टीपीटी ने बताया है कि पत्तन प्रस्तावित शैलो बॉटर बर्थ (एसडब्ल्यूबी) के सामने गोदी बेसिन क्षेत्र को और गहरा करने का कार्य करेगा और पीपीपी प्रचालक से निकर्षण लेवी वसूल करेगा। अपफ्रंट प्रशुल्क	वर्तमान प्रस्ताव के सामने डॉक बेसिन क्षेत्र अर्थात् "निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए एसडीबी" और पत्तन द्वारा बाद में हाथ में लिए जाने वाले प्रस्ताव के सामने डॉक बेसिन क्षेत्र अर्थात् "सीमेंट और सीमेंट संबंधित कच्ची सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए एसडीबी"

	<p>दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, बर्थ की पूंजी लागत प्रचालक द्वारा वहन की जाएगी, बर्थ के समीप निकर्षण की लागत शामिल की जानी चाहिए और पीपीपी प्रचालक द्वारा वसूली किया जाने वाला बर्थ किराया तदनुसार निर्धारित किया गया है। पत्तन पाइलटैज शुल्क और प्रस्तावित शैलो वॉटर बर्थ में आने वाले पोतों से देयताएं भी वसूल करना जारी रखेगा। ऐसी स्थिति में, पहुँच चैनल निकर्षण के वित्तीय बोझ को टर्मिनल प्रचालक को अंतरित करने के कारण स्पष्ट नहीं हैं। औचित्यपूर्ण कारणों से, यदि पीपीपी प्रचालक पहुँच चैनल के भारी निकर्षण का बोझ भी वहन करता है तो पूंजी अनुमानों में ऐसे व्यय के लिए प्रावधान शामिल नहीं होगा। पीपीपी प्रचालक द्वारा निकर्षण लेवी की वसूली के लिए कोई प्रावधान प्रस्तावित नहीं किया है। इसके अलावा, ऐसी वसूली की मात्रा शामिल लागत के संदर्भ में निर्धारित नहीं की गई है। टीपीटी को सलाह दी जाती है कि स्थिति की बृहत् रूप से समीक्षा करे और प्रस्ताव में जरूरी समायोजन करे।</p>	<p>पीपीपी प्रचालकों और रियायतदाता प्राधिकारी दोनों के लिए 'कॉमन मेन्यूवेरिंग क्षेत्र' होगा। इसलिए, यह तर्कसंगत होगा कि रियायतदाता प्राधिकारी निकर्षण लागत वहन करेगा और निकर्षण लेवी अधिरोपित की जाएगी। निकर्षण की लागत पीपीपी प्रचालक द्वारा किए गए निवेश में शामिल नहीं की गई है। यह पुष्टि की गई है कि पहुँच चैनल का वित्तीय बोझ टर्मिनल प्रचालक पर अंतरित करने का प्रश्न प्रस्ताव के हिस्से के रूप में पत्तन द्वारा शामिल नहीं किया गया है।</p>																								
(ग).	<p>(क). टीपीटी से अनुरोध है कि वीओटी प्रचालक को वाटर फ्रंट क्षेत्र के प्रस्तावित आबंटन और कार्गो प्रहस्तन/पोत प्रचालनों में प्रचालक द्वारा वाटर फ्रंट क्षेत्र के उपयोग के प्रकार का औचित्य बताएं। टीपीटी आबंटन के लिए 15,869 वर्ग मी० क्षेत्र पर विचार करने का आधार भी बताएं। वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क के अनुमानन में सुविचारित रु० 8/- प्रति वर्ग मी० की दर के लिए आधार और गणनाएं भी भेजें।</p>	<p>वाटर फ्रंट क्षेत्र 15,869 वर्ग मी० एक टाइपिंग त्रुटि है। टीपीटी ने 10,000 डीडब्ल्यूटी तक पोतों के प्रारंभिक प्रहस्तन के लिए वाटर फ्रंट क्षेत्र परिगणित किया था क्योंकि 15,600 वर्ग मी०, जहां 25,000 डीडब्ल्यूटी वाले 194 मी० एलओए के अधिकतम पोत आकार के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित बर्थ योजनाबद्ध किया गया है और आईएस 4651 (भाग 3 - 1974) के अनुसार वाटर फ्रंट क्षेत्र की आवश्यकता 18,200 वर्ग मी० है।</p> <p>औचित्य: ये क्षेत्र 25,000 डीडब्ल्यूटी पोत के बर्थिंग क्षेत्र + कार्गो गतिविधियों के प्रहस्तन के लिए डैक क्षेत्र पर विचार करते हुए है।</p> <p>(क). <math>[24.70 \text{ मी० (25,000 डीडब्ल्यूटी पोत की चौड़ाई)} \times 1.15 \text{ आईएस कोड 4651 का कारक (भाग V) + परिचारक क्रॉफ्ट की चौड़ाई} = 40 \text{ मी०}]</math></p> <p>(ख). बर्थिंग क्षेत्र = <math>40 \text{ मी०} \times 260 \text{ मी० (बर्थ की लम्बाई)} = 7,800 \text{ वर्ग मी०}</math></p> <p>जोड़: 18,200 वर्ग मी० (10400+7800)</p> <p>उपयोग का प्रकार: बर्थिंग क्षेत्र के लिए 10,400 वर्ग मी० और 7,800 वर्ग मी०, अपरन/जेट्टी क्षेत्र।</p> <p>(घ). लाइसेंस शुल्क (भंडारण) खुला क्षेत्र के अनुसार अनुमोदित दर - इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 14-7-2008 द्वारा अनुमोदित टीपीटी के दरमान के 3.3. लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के 2(ii) द्वारा रु० 8/- वर्ग मी०/माह पर सुरक्षा दीवार के भीतर सुविचारित किया गया है।</p>																								
(घ).	<p>प्रहस्तित निर्माण सामग्रियों के मामले में पोतों की संख्या, पोतों का औसत जीआरटी, पोतों के औसत पार्सल आकार के ब्योरे और 2004-05 से 2008-09 तक पिछले 5 वर्षों के दौरान अर्जित उत्पादकता स्तर बेग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के लिए अलग-अलग भेजें।</p>	<p>ब्योरे निम्नवत् भेजे गए हैं:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>पोतों की सं.</td><td>323</td><td>355</td><td>361</td><td>490</td><td>414</td></tr><tr><td>पोतों का औसत जीआरटी</td><td>4717</td><td>4714</td><td>4488</td><td>3572</td><td>3496</td></tr><tr><td>औसत पार्सल आकार</td><td>4307</td><td>3629</td><td>4415</td><td>3580</td><td>3442</td></tr></table>	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	पोतों की सं.	323	355	361	490	414	पोतों का औसत जीआरटी	4717	4714	4488	3572	3496	औसत पार्सल आकार	4307	3629	4415	3580	3442
विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																					
पोतों की सं.	323	355	361	490	414																					
पोतों का औसत जीआरटी	4717	4714	4488	3572	3496																					
औसत पार्सल आकार	4307	3629	4415	3580	3442																					
(ड).	<p>टीपीटी ने पिछले पांच वर्षों 2004-05 से 2008-09 के दौरान प्रहस्तित निर्माण सामग्रियों की मात्रा भेजी है। पिछले पांच वर्षों के दौरान प्रहस्तित निर्माण सामग्रियों</p>	<p>ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>बैग वाला</td><td>476459</td><td>428295</td><td>451916</td><td>523188</td><td>403650</td></tr></table>	विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	बैग वाला	476459	428295	451916	523188	403650												
विवरण	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																					
बैग वाला	476459	428295	451916	523188	403650																					

	की वास्तविक मात्रा में बैग वाला कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो का ब्रेकअप भेजे।	<table><tr><td>कार्गो</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो</td><td>578247</td><td>512246</td><td>467480</td><td>545100</td><td>843474</td></tr><tr><td>कुल</td><td>1954706</td><td>940541</td><td>919396</td><td>1068288</td><td>1247124</td></tr></table>	कार्गो						शुष्क बल्क कार्गो	578247	512246	467480	545100	843474	कुल	1954706	940541	919396	1068288	1247124
कार्गो																				
शुष्क बल्क कार्गो	578247	512246	467480	545100	843474															
कुल	1954706	940541	919396	1068288	1247124															
2.	<p>सर्वोत्तम क्षमता:</p> <p>(क). पत्तन ने प्रस्तावित बर्थ में 10000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों का प्रहस्तन परिकल्पित किया है, और वह भी 8.7 मी० की निकर्षित गहराई अर्जित करते हुए। यह भी उल्लेख किया गया है कि लगभग 20000 डीडब्ल्यूटी के पोत भविष्य में प्रहस्तित किए जाएंगे जब गहराई 10.3 मी० तक बढ़ाई जाती है। साध्यता रिपोर्ट 10000 डीडब्ल्यूटी के पोतों के लिए लगभग 145 मी० का एलओए निर्दिष्ट करती है। परन्तु भविष्य में 20000 डीडब्ल्यूटी के पोतों का प्रहस्तन करने के लिए 260 मी० की बर्थ लम्बाई पर विचार किया गया है। ऐसी स्थिति में, क्षमता गणना, विशेषतः बर्थ किराया गणना में, बड़े आकार के पोतों पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>बर्थ 25,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित किया गया है। प्रारंभ में, प्रस्तावित शैलो शुष्क बर्थ के सामने डॉक बेसिन क्षेत्र 10000 डीडब्ल्यूटी पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए निकर्षित किया जाएगा और भविष्य में यह 10.30 मी० तक के डुबाव वाले 25,000 डीडब्ल्यूटी पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए गहरा करने का प्रस्ताव किया गया है। यातायात पूर्वानुमान अर्थात् अंतिम साध्यता रिपोर्ट की तालिका 29 के अनुसार, शैलो शुष्क बर्थ वर्ष 2014-15 के दौरान 1.62 मिलियन टन का यातायात प्रहस्तन करेगा और यह वर्ष 2020-21 के दौरान बढ़कर 2.00 मिलियन टन हो जाएगा। इसलिए, अवस्था-वार विकास योजनाबद्ध किया गया है। इसका अनुमान नहीं लगाया जा सकेगा और इसलिए बड़े आकार के पोत अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए क्षमता गणना हेतु सुविचारित नहीं किया गया है।</p>																		
	<p>(ख). यह पुष्टि करें कि क्या पीपीपी प्रचालक को बर्थ में किसी अन्य प्रकार के ब्रेक बल्क अथवा बल्क कार्गो के प्रहस्तन से रोका जाएगा, भले ही यदि अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध हो।</p>	<p>परियोजना के दायरे में केवल निर्माण सामग्रियों का प्रहस्तन ही शामिल है। इसलिए, अन्य कार्गो का प्रहस्तन दायरे के बाहर है और इसकी अनुमति नहीं दी जाएगी।</p>																		
	<p>(ग). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता की गणना में बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 35 प्रतिशत और 65 प्रतिशत पर विचार करने का आधार बताएं।</p>	<p>2008-09 के दौरान, प्रहस्तित निर्माण सामग्रियों की कुल मात्रा 12,47,124 थी। बैग वाले कार्गो में 4,03,650 टन की मात्रा के साथ, टिम्बर एवं बिल्डिंग ब्लॉकों में कुल प्रहस्तित मात्रा का लगभग 33 प्रतिशत शामिल है। इसलिए, बैग वाले कार्गो के लिए 35 प्रतिशत और शुष्क बल्क के लिए 65 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।</p>																		
	<p>(घ). पत्तन द्वारा प्रेषित सर्वोत्तम क्षमता गणना से, बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी 2018450 टन की कुल सर्वोत्तम क्षमता में क्रमशः 3,57,700 टन और 16,60,750 टन परिगणित होती है। तथापि, बर्थ किराया परिकलन में बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 7 लाख टन और 13 लाख टन सुविचारित की गई है। यह स्थिति स्पष्ट करें और अन्तर का समाधान करें।</p>	<p>बर्थ किराया गणनाएं सर्वोत्तम क्षमता गणनाओं के अनुसार संशोधित की गई हैं और संशोधित बर्थ किराया प्रभार रु० 1.6613 प्रति जीआरटी (विदेशी) और रु० 0.997 प्रति जीआरटी (तटीय) हैं और संशोधित बर्थ किराया गणना और राजस्व गणना पत्रक भेजे गए हैं।</p>																		
	<p>(ङ). सर्वोत्तम क्षमता में विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो की हिस्सेदारी बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के लिए अलग-अलग भेजे।</p>	<p>निर्माण सामग्रियों के वर्तमान कार्गो परिदृश्य पर विचार करते हुए, सम्पूर्ण कार्गो 'विदेशी कार्गो' के रूप में सुविचारित किया गया है।</p>																		
3.	<p>पूँजी लागत:</p> <p>(क). सिविल निर्माण लागत:</p> <p>(i). पत्तन द्वारा भेजी गई अनुमानित सिविल निर्माण के लागत दिशानिर्देशों में उल्लिखित प्रत्येक मद के लिए पूँजी लागत का ब्रेकअप नहीं दिया गया था। तथापि, जैसाकि पत्तन द्वारा भेजी गई परियोजना साध्यता रिपोर्ट से देखा गया है, पत्तन द्वारा सुविचारित सिविल निर्माण की लागत (क) फिल्टर परतों सहित जेट्टी के साथ-स्टोन बण्ड के निर्माण और (ख) 2.50 हैक्टेयर के बैकअप क्षेत्र के सुदृढीकरण से संबंधित प्रतीत होता है। टीपीटी से अनुरोध है कि</p>	<p>(i). बर्थ अपरन आदि सहित सिविल कार्यों के लिए पूँजी लागत दर्शाता विवरण, रु० 3858.37 लाख के लिए भंडारण यार्ड भेजा गया है। भंडारण यार्ड के विकास के लिए, स्टोन बण्ड क्षेत्र में निकर्षित सामग्रियों का इस्तेमाल करते हुए रिकलमेशन किया जाए। भंडारण यार्ड की कुल लागत में स्टोन बण्ड की लागत और बैकअप क्षेत्र का मजबूतीकरण शामिल है।</p>																		

<p>स्टोन बण्ड के निर्माण पर व्यय को तर्कसंगत ठहराए।</p> <p>(ii). पत्तन द्वारा सुविचारित सिविल लागत में बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग, अंतरण शैडों, सड़कों, रेल ट्रैकों और दिशानिर्देशों में सिविल कार्यों की मानक सूची में निर्धारित भवनों की लागत शामिल नहीं की गई है। सिविल निर्माण लागत के अनुमानन में कार्यों की इन मदों पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(iii). सिविल लागत में 25,000 वर्ग मी० के बैकअप क्षेत्र को मजबूत करने के लिए मद शामिल है। इस संबंध में, पत्तन द्वारा प्रेषित साध्यता रिपोर्ट में बताया गया है कि निकर्षित सामग्री से क्षेत्र को भरने की लागत अनुमान में शामिल नहीं की गई है। सिविल लागत अनुमान में इस मद के लिए लागत शामिल नहीं करने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(iv). यह प्रस्ताव दस्तावेजी समर्थन के साथ रु० 38.58 करोड़ के सिविल लागत अनुमान को प्रमाणित नहीं करता है। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में भी पूंजी लागत के अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज नहीं हैं। सिविल कार्यों के लिए पूंजी लागत के अनुमानन को तर्कसंगत ठहराने के लिए पत्तन/पत्तन द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा सुविचारित दस्तावेजी समर्थन/गणनाओं/दर विश्लेषण की प्रतियां भेजें।</p>	<p>(ii). जेट्टी की कुल चौड़ाई 30 मी० है जिसमें अपरन शामिल है। पृथक पहुंचमार्ग अपेक्षित नहीं है क्योंकि मौजूदा एसडीबी पहुंचमार्ग के रूप में सेवा प्रदान करता है। रेल ट्रैक बैकअप क्षेत्र के निकट पहले से मौजूद हैं। इस परियोजना के लिए अंतरण शैड पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(iii). टीपीटी को भारी निकर्षण परियोजना चलानी है जिसमें निकर्षित सामग्रियों की 3.20 मिलियन घन की मात्रा सृजित की जाएगी और बर्थ के पिछले हिस्से में जल क्षेत्र निकर्षित सामग्रियों का इस्तेमाल करते हुए रिक्लेम किया जाएगा। निकर्षित सामग्रियों से क्षेत्र को भरने के लिए निकर्षण करार में पृथक प्रावधान किया गया है। एसडीबी का बैकअप क्षेत्र रिक्लेम किया जाएगा और पीपीपी परिचालक को हस्तांतरित किया जाएगा। इसलिए, निकर्षित सामग्री से क्षेत्र को भरने की लागत अनुमान में शामिल नहीं की गई है।</p> <p>(iv). सिविल लागत अनुमान चेन्नई, एन्नोर और तूतीकोरिन पत्तन में हाल ही में किए गए इस तरह के कार्यों पर आधारित है। दिशानिर्देशों के अनुसार, सिविल कार्यों का बैकअप लागत उपस्कर का चयन करने के बाद उनके द्वारा किए जाने वाले विस्तृत इंजीनियरिंग अध्ययन के आधार पर सफल बोलीदाता द्वारा तैयार किया जाएगा।</p>
<p>(ख). अभियांत्रिक उपस्कर लागत:</p> <p>(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, उपस्कर में ग्रेव/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन क्षमता की 3 सं. लेवल लफिंग घाट क्रेन, 5 टन क्षमता की 4 सं. एफएलटी, 10 टन क्षमता की 2 सं. एफएलटी, 10 टन क्षमता के 3 सं. पे लोडर और बिजली, लाइटिंग तथा संचार। जैसाकि पत्तन द्वारा प्रेषित परियोजना साध्यता रिपोर्ट से देखा गया है, टीपीटी ने (क) एक ग्रेव के साथ 42 टन क्षमता की 1 सं. हारबर मोबाइल क्रेन और (ख) 10 टन क्षमता के 2 सं. पे लोडर पर विचार किया है। दिशानिर्देशों में सूचीबद्ध उपस्कर की अन्य मदों पर विचार नहीं करने के कारण बताएं।</p> <p>(ii). पत्तन ने उपस्करों की मानक सूची में निर्धारित ग्रेव/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन क्षमता की 3 सं. लेवल लफिंग घाट क्रेनों के विपरीत एक ग्रेव के साथ 42 टन क्षमता की 1 सं. हारबर मोबाइल क्रेन पर विचार किया है। इस संबंध में विपथन का औचित्य बताएं। कृपया यह भी स्पष्ट करें कि क्या प्रहस्तन दर में इस विपथन का प्रभाव सर्वोत्तम क्षमता की गणना में परिगणित किया गया है।</p> <p>(iii). यह पुष्टि करें कि प्रस्तावित बर्थ पर केवल एक एमएचसी तैनात किया जा सकता है। यदि पीपीपी प्रचालक बाद में अतिरिक्त एमएचसी लेता है तो निर्धारित की गई क्षमता कई गुना बढ़ जाएगी, परन्तु पूंजी लागत अनुपाततः नहीं बढ़ेगी क्योंकि सिविल लागत एक एचएमसी के साथ भी पूर्णतः सुविचारित की गई है।</p>	<p>(i). निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए, 8400 टन/दिन क्षमता के प्रहस्तन के लिए 1 हारबर मोबाइल क्रेन पर्याप्त मानी गई है। इसके अलावा, 2 सं. पे-लोडरों (एक हैच में और 1 घाट में) पर विचार किया गया है। इस प्रकार के कार्यों के लिए एफएलटी जरूरी नहीं समझे गए हैं।</p> <p>(ii). मोबाइल हारबर क्रेन लम्बी पहुंच और अधिक लदानों के साथ वरसलटाइल उपस्कर है। एमएचसी कम परिचालन लागतों के साथ अनसरपासड मोबिलिटी के साथ अधिक विश्वसनीय हैं। टीएमपी भी टीपीटी में दूसरे प्रस्ताव के लिए पीपीपी आधार पर एमएचसी की प्राप्ति के लिए अनुमोदन पहले ही प्रदान कर चुका है।</p> <p>(iii). वर्तमान और भावी यातायात वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, 1 सं. एमएचसी की आवश्यकता पर्याप्त पाई गई है। इसलिए, एक और एमएचसी संस्थापित करने के लिए कोई आवश्यकता नहीं पड़ेगी।</p>

<p>(iv). 1 सं. हारबर मोबाइल क्रेन और 2 सं. पे लोडरों के लिए उपस्कर लागत रु0 17.00 करोड़ अनुमानित की गई है। उपस्कर की अनुमानित लागत के लिए गणनाओं के अभाव में, अनुमान पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 25 मार्च 2010 द्वारा भेजी गई बजटीय ऑफरों के संदर्भ में सत्यापित नहीं की जा सकेगी। इसलिए, टीपीटी से अनुरोध है कि वह अपने द्वारा प्रेषित बजटीय ऑफर से जोड़ते हुए उपस्कर की अनुमानित पूंजी लागत के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे। कृपया यह भी पुष्टि करें कि रु0 17.00 करोड़ की अनुमानित लागत में टैक्स और शुल्क तथा उपस्कर संस्थापन और शुरू होने तक संयोगिक लागतें शामिल हैं।</p> <p>(v). सिविल और उपस्कर लागत के अनुमानों में 7 प्रतिशत पर्यवेक्षण प्रभार, 3 प्रतिशत आकस्मिकताएं और 4 प्रतिशत कार्य करार कर (आधार लागत के 65 प्रतिशत पर) शामिल हैं। यह पुष्टि करें कि क्या ये प्रभार/टैक्स अनुमानों में सुविचारित उपस्कर लागत पर भी लागू हैं।</p>	<p>(iv). आपूर्तिकर्ताओं द्वारा प्राप्त की गई संकेतक लागत के आधार पर, अनुमानित लागत निम्नवत् परिगणित की गई है:-</p> <table border="0"> <tr> <td>एमएचसी लागत</td><td>- यूरो 22,48,000</td></tr> <tr> <td>ग्रेब लागत</td><td>- यूरो 1,20,000</td></tr> <tr> <td>कुल लागत</td><td>- यूरो 23,68,000</td></tr> <tr> <td>कुल लागत (रु0 में)</td><td>- रु0 14.20 करोड़</td></tr> <tr> <td colspan="2">(विनिमय दर 1 यूरो = रु0 60)</td></tr> <tr> <td>एमएचसी</td><td>- रु0 14.20 करोड़</td></tr> <tr> <td>पेलोडर (2 सं.)</td><td>- रु0 1.00 करोड़</td></tr> <tr> <td>मालभाड़ा और टैक्स</td><td>- रु0 1.80 करोड़</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>- रु0 17.00 करोड़</td></tr> </table> <p>(v). हा।</p>	एमएचसी लागत	- यूरो 22,48,000	ग्रेब लागत	- यूरो 1,20,000	कुल लागत	- यूरो 23,68,000	कुल लागत (रु0 में)	- रु0 14.20 करोड़	(विनिमय दर 1 यूरो = रु0 60)		एमएचसी	- रु0 14.20 करोड़	पेलोडर (2 सं.)	- रु0 1.00 करोड़	मालभाड़ा और टैक्स	- रु0 1.80 करोड़	कुल	- रु0 17.00 करोड़
एमएचसी लागत	- यूरो 22,48,000																		
ग्रेब लागत	- यूरो 1,20,000																		
कुल लागत	- यूरो 23,68,000																		
कुल लागत (रु0 में)	- रु0 14.20 करोड़																		
(विनिमय दर 1 यूरो = रु0 60)																			
एमएचसी	- रु0 14.20 करोड़																		
पेलोडर (2 सं.)	- रु0 1.00 करोड़																		
मालभाड़ा और टैक्स	- रु0 1.80 करोड़																		
कुल	- रु0 17.00 करोड़																		
<p>(ग). विविध कार्य:</p> <p>दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची के अनुसार, जल आपूर्ति और सीवेज को सिविल कार्यों के अधीन समूहित किया गया है और बिजली, लाइटिंग और संचार को उपस्कर के अधीन समूहित किया गया है। पत्तन ने इन कार्यों को विविध मदों की पूंजी लागत के अधीन शामिल किया है। दिशानिर्देशों के अनुसार, विविध पूंजी लागत में ये मदें परिकल्पित नहीं की गई हैं। बिजली और लाइटिंग, संचार, जल आपूर्ति और सीवेज की पूंजी लागत को विविध मदों की पूंजी लागत से अलग रखा जाए और उपस्कर लागत तथा सिविल लागत के अधीन सुविचारित किया जाए।</p>	<p>सिविल कार्यों के लिए पूंजी लागत में विविध व्यय के लिए 5 प्रतिशत जल आपूर्ति, जलनिकासी, बिजली, लाइटिंग, आदि के लिए रु0 28.56 करोड़ होता है, हटा दिया गया है।</p>																		
<p>4. प्रचालन लागत:</p>																			
<p>(क). पत्तन ने 42 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए 50 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित 50 लिटर/घंटा पर ईंधन उपभोग का अनुमान लगाने का आधार बताएं।</p>	<p>एमएचसी का ईंधन उपभोग परिचालन के प्रकार और उपयोग की गई सुविधाओं के अनुसार भिन्न होता है। तथापि, हमने आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दिए गए प्रतिपुष्टि के आधार पर 50 लिटर/घंटा ईंधन उपभोग निर्धारित अनुमानित किया है।</p>																		
<p>(ख). पत्तन ने ईंधन लागत में 4000 घंटे के प्रतिमानक पर विचार किया है। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता गणना के अनुसार, बर्थ कार्य घंटे 70 प्रतिशत उपयोगिता (365 x 24 x 0.7) पर 6132 घंटे सुविचारित किए गए हैं। हारबर मोबाइल क्रेन के लिए ईंधन लागत सर्वोत्तम क्षमता के अनुसार वास्तविक बर्थ कार्य घंटों के लिए संशोधित करें।</p>	<p>6,132 कार्य घंटों पर विचार करते हुए परिचालन व्यय को विधिवत् शोधित करते हुए संशोधित राजस्व गणना भेजी गई है। संशोधित प्रहस्तन प्रभार रु0 56.82/मी0ट0 (विदेशी) और रु0 34.09/मी0ट0 (तटीय) परिगणित होता है। विविध प्रभार रु0 2.99/मी0ट0 परिगणित किए गए हैं।</p>																		
<p>(ग). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबद्ध महापतन न्यासी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार अनुमानित किया जाना चाहिए। टीपीटी से अनुरोध है कि रु0 24.00 लाख प्रति वर्ष पर लाइसेंस शुल्क के अनुमानन में अपने द्वारा सुविचारित रु0 8/- प्रति वर्ग मी0 की दर के लिए गणनाएं भेजें। टीपीटी यह भी पुष्टि करें कि उसके द्वारा सुविचारित दर इस प्राधिकरण द्वारा 1 जनवरी 2010 तक वृद्धि कारक को लेखा में लेते हुए आदेश सं. टीएमपी/35/2003-टीपीटी दिनांक 18</p>	<p>इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 14-7-2008 द्वारा अनुमोदित टीपीटी के दरमान में रु0 8/- वर्ग मी0/माह पर अनुमोदित सुरक्षा दीवार के भीतर लाइसेंस शुल्क (भंडारण) पर विचार किया गया है।</p>																		



	नवम्बर 2004 द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया दरों के अनुसार है।	
5.	बर्थ किराया प्रभार:	
	(क). बर्थ किराया गणना में, टीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के मामले में पोतों का औसत डीडब्ल्यूटी और औसत पार्सल आकार क्रमशः 10000 टन और 6000 टन पर विचार किया है। पत्तन द्वारा भेजी गई साध्यता रिपोर्ट (तालिका 15 और 16) के अनुसार, पिछले पांच वर्षों 2004-05 से 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित शुष्क बल्क पोतों का औसत डीडब्ल्यूटी और औसत पार्सल आकार क्रमशः 37625 टन और 30602 टन परिगणित होता है। बर्थ किराया प्रभारों की गणना में शुष्क बल्क पोतों के लिए बहुत कम स्तर पर औसत डीडब्ल्यूटी और औसत पार्सल आकार पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें और संशोधित करें। औसत डीडब्ल्यूटी और औसत पार्सल आकार के संशोधन की स्थिति में, 7000 टन पर सुविचारित पोतों का औसत जीआरटी की भी समीक्षा करें।	बर्थ किराया गणना में, शुष्क बल्क कार्गो के मामले में औसत डीडब्ल्यूटी और औसत पार्सल आकार क्रमशः 10000 टन और 6000 टन केवल निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित शैलो ड्राफ्ट बर्थ के लिए सुविचारित किया गया है। पिछले पांच वर्षों की अवधि 2004-05 से 2008-09 के दौरान औसत डीडब्ल्यूटी और शुष्क बल्क पोतों का औसत पार्सल आकार साध्यता रिपोर्ट की तालिका 15 और 16 द्वारा क्रमशः 37,625 टन और 30,602 टन परिगणित होता है जिसमें शुष्क बल्क जैसे अन्य बर्थों में औद्योगिक कोयला शामिल है। चूंकि प्रस्तावित शैलो ड्राफ्ट बर्थ निम्नतर ड्राफ्ट होगा, इसलिए निम्नतर औसत डीडब्ल्यूटी और निम्नतर औसत पार्सल आकार पर विचार किया गया है।
	(ख). बर्थ किराया उपभोग में सुविचारित कुल जीआरटी घंटों में विदेशी पोतों और तटीय पोतों की हिस्सेदारी बताएं।	निर्माण सामग्रियों के वर्तमान कार्गो परिदृश्य पर विचार करते हुए, सम्पूर्ण कार्गो विदेशी कार्गो रूप में परिकल्पित किया गया है।
6.	दरमान:	
	(क). पत्तन ने बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो दोनों के लिए एकसमान कार्गो प्रहस्तन दर प्रस्तावित की है। चूंकि बैग वाले कार्गो जैसे टिम्बर और ग्रेनाइट की प्रकृति शुष्क बल्क कार्गो जैसे रेत, पत्थर, आदि की प्रकृति से भिन्न है और दो प्रकार के कार्गो के लिए प्रहस्तन दर भी काफी भिन्न होती है, इसलिए पत्तन सर्वोत्तम क्षमता में सुविचारित प्रत्येक प्रकार के कार्गो के हिस्से के आधार पर बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के लिए भिन्न-भिन्न दरें निर्धारित करें।	इस तथ्य के मद्देनजर कि समान कार्गो कुशलता दरें उस समय उपलब्ध कार्गो के आधार पर पोत-दर-पोत भिन्न होती हैं। वैसे, बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो दोनों के लिए एकसमान कार्गो प्रहस्तन दर वांछनीय है।
	(ख). हालांकि पत्तन ने बर्थ किराये एवं समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, परंतु ऐसी रियायत स्वीकृत करने का राजस्व प्रभाव प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय सुविचारित नहीं किया गया है। पत्तन पुष्टि करें कि उसे प्रस्तावित सुविधा पर तटीय पोत/कार्गो के प्रहस्तन की संभावना नहीं है।	निर्माण सामग्री कार्गो थ्रुपुट के मौजूदा रुझानों के आधार पर, ऐसे पोत विदेशी माने गए हैं।
	(ग). पत्तन ने निःशुल्क दिवसों के बाद यार्ड में रखे रहने की संभावना वाले कार्गो के लिए कोई भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किए हैं और, प्रतिमानकों के अनुसार, भंडारण प्रभारों में प्रभाजित की जाने वाली 5 प्रतिशत राजस्व अपेक्षा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में शामिल की गई है। तथापि, पत्तन ने विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों से विपथन का औचित्य नहीं बताया है। इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने निर्यात कार्गो के लिए 32 और आयात कार्गो के लिए 24 के प्लॉट टर्नओवर पर विचार किया है जो दर्शाता है कि पत्तन में कार्गो का औसत विराम निर्यात कार्गो के लिए 11 दिन और आयात कार्गो के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर निकासित किए जाने की उम्मीद है, इसलिए निःशुल्क अवधि के बाद कोई भंडारण प्रभार नहीं होगा। इसलिए, इस तत्व को वसूली के लिए प्रहस्तन प्रभारों में जोड़ दिया गया है। आयात कार्गो के संबंध में, टिम्बर एकमात्र कार्गो है जो 100 बर्थ दिवसों के लिए 4000 टन/दिन की आउटपुट दर से 4,00,674 टन प्रहस्तित किया जाएगा। यह निजी भंडारण यार्ड के लिए पत्तन क्षेत्र के बाहर निःशुल्क अवधि के भीतर किया जाएगा।	

	लिए 15 दिन है। तदनुसार, निर्यात कार्गो 15 दिनों की निशुल्क अवधि के भीतर पोत पर लाद दिया जाएगा। परन्तु, आयात की तरफ, दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, और बर्थ में पोत का एक दिन का औसत विराम, कार्गो का लगभग 60 प्रतिशत 9 दिनों की औसत अवधि के लिए निशुल्क दिवसों के बाद रुकेगा। दरमान में निर्धारित भंडारण प्रभारों के अभाव में, परिवालक ज्यादा समय तक रुकने वाले आयात कार्गो के मामले में उपयोक्ताओं से कोई प्रभार वसूल करने की स्थिति में नहीं होगा। इसके मद्देनजर, पत्तन अपने निर्णय की समीक्षा करे और भंडारण प्रभार निर्धारित करे।	
	(घ). पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए मसौदा दरमान के खंड 1.2 (v) (ख) में दर्शाया गया है कि दंडात्मक ब्याज 18 प्रतिशत वार्षिक होगा। इसे एसबीआई प्रधान उधार दर + 2 प्रतिशत रूप में बदला जाए।	यथा सुझाव, दंडात्मक ब्याज टीएएमपी दिशानिर्देश दिनांक 31-3-2005 के खंड 2.18.2 के अनुसार एसबीआई प्रधान उधार दरें + 2 प्रतिशत रूप में स्वीकार किया जाएगा।
	(ङ). समेकित कार्गो प्रहस्तन दर की वसूली के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची पत्तन द्वारा प्रस्तावित मसौदा दरमान के खंड 3 में सूचीबद्ध की जाए।	उत्तराई स्थानों के लिए प्रभार और उपस्करों के प्रहस्तन प्रभार शामिल किए गए हैं।
	(च). अध्याय-3 के अंतर्गत प्रस्तावित शर्तें (i) से (vii) निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के लिए प्रतीत होती हैं। निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए बर्थ के निर्माण हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संदर्भित प्रस्ताव में, ऐसी शर्तों की प्रासंगिकता स्पष्ट करें। समेकित प्रहस्तन दर की वसूली के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची को ध्यान में रखते हुए। यदि उपर्युक्त शर्तें प्रासंगिक नहीं पाई जाती हैं तो वह प्रस्तावित दरमान से हटा दी जाए।	अध्याय-3 के अधीन निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क की शर्तें आदेश सं. 30-12-2009 द्वारा मै0 पीएसटीएस एंड सन्स प्रा0 लि0 द्वारा परिचालित 80 टन मोबाइल क्रेन के किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार शामिल की गई हैं। प्राधिकरण इस संबंध में निर्णय ले।
	(छ). चूंकि टीपीटी ने बताया है कि पूंजी लागत अनुमान मौजूदा बाजार दरें दर्शाते हैं, इसलिए इसे यह कहते हुए मसौदा दरमान में सामान्य टिप्पणी शामिल करने का अनुरोध किया है कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक और प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगी।	मसौदा दरमान में सामान्य टिप्पणी शामिल करने का सुझाव कि प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी और कि प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा, स्वीकार किया गया है।

6. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर स्पष्टीकरण भेजते समय, टीपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में कुछ संशोधन किए थे। हारबर मोबाइल क्रेन के लिए ईंधन उपभोग बर्थ कार्य घंटों, पीपीपी परिवालक को आबंटित किए जाने वाले वाटरफ्रंट क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क भी संशोधित किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से वार्षिक राजस्व अपेक्षा पहले अनुमानित ₹0 1164.19 लाख से संशोधित कर ₹0 1207.14 लाख किया गया है। बर्थ किराया प्रभार बेग वाले कार्गो की हिस्सेदारी और प्रत्येक कार्गो समूह की प्रहस्तन दर की गणना करते हुए शुल्क बल्क कार्गो पर विचार करते हुए संशोधित किए गए हैं। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें नीचे दी गई हैं:-

प्रशुल्क के विवरण	इकाई	विदेशी	तटीय
बर्थ किराया	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	₹0 1.6613	₹0 0.997
प्रहस्तन प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	₹0 56.82	₹0 34.09
विविधि प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	₹0 2.99	₹0 2.99

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 30 जून 2010 को तृतीकोरिन पत्तन न्यास में आयोजित की गई थी। टीपीटी ने अपना प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/आरएफव्यू ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, टीपीटी से निःशुल्क दिवस और भंडारण प्रभार निर्धारित करने के मुद्दे पर विचार करने और तदनुसार अपना प्रस्ताव संशोधित करने का अनुरोध किया गया था।

7.3. मै0 एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 को उसकी टिप्पणियां टीपीटी को भेजने की सलाह दी गई थी। टीपीटी से मै0 एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 की टिप्पणियों की जांच करने और उसपर अपना प्रतिसाद भेजने का अनुरोध किया गया था।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, मै0 एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 ने पत्रों दिनांक 6 और 7 जुलाई 2010 द्वारा अपनी टिप्पणियां टीएएमपी को भेजी थीं जिसकी एक प्रति पत्तन को पृष्ठांकित की गई थी। मै0 इंडियन पोर्ट टर्मिनल्स ने संयुक्त सुनवाई के पश्चात लिखित निवेदन भेजा है। टीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 9 जुलाई 2010 और 14 जुलाई 2010 द्वारा मै0 इंडियन पोर्ट टर्मिनल्स और मै0 एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 की टिप्पणियों पर अपना प्रतिसाद भेजा है।

8.2. टीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 जुलाई 2010 द्वारा संशोधित गणना भी भेजी है। मूल प्रस्ताव के संदर्भ में टीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). हारबर मोबाइल क्रेन के लिए ईंधन उपभोग के लिए प्रचालन लागत पहले सुविचारित 4000 घंटों के विपरीत सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित बर्थ गणना घंटों के आधार पर 6120 घंटों के लिए अनुमानित की गई है।
- (ii). पीपीपी प्रचालक को आबंटित किया जाने वाला वाटरफ्रंट क्षेत्र 15,869 वर्ग मी0 से 18,200 वर्ग मी0 किया गया है। परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत में अनुमानित लाइसेंस शुल्क भी संशोधित किया गया है।
- (iii). ईंधन की इकाई दर प्रचालित दर दर्शाने के लिए रु0 38.19 प्रति लिटर से अद्यतन कर रु0 40.44 प्रति लिटर की गई है।
- (iv). टीपीटी ने पुष्टि की है कि बेसिन को 8 मी0 तक निकषित करने की लागत के लिए पत्तन द्वारा किया गया निवेश टीपीटी द्वारा पोतवणिकों से सीधे वसूल किया जाएगा।
- (v). प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार सर्वोत्तम क्षमता गणना में लागू की गई प्रहस्तन दर की गणना करते हुए बैग वाले कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (vi). टीपीटी ने भंडारण प्रभारों पर पहुंचने के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का प्रभाजन पुनः किया है। इसने एआरआर का 96 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभारों से 2-2 प्रतिशत प्रभाजन प्रस्तावित किया है। तदनुसार, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, भंडारण गतिविधि और विविध सेवाओं से एआरआर क्रमशः रु0 1167.55 लाख, रु0 24.32 लाख और रु0 24.32 लाख होता है।
- (vii). टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें नीचे दी गई हैं:-

प्रशुल्क के विवरण	इकाई	विदेशी	तटीय
बर्थ किराया	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	रु0 1.6613	रु0 0.997
प्रहस्तन प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	रु0 57.84	रु0 34.70
भंडारण प्रभार	प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन		
	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम 6 दिन	रु0 6.03	रु0 6.03
	अगले 6 दिन (7वें से 12वें दिन)	रु0 11.81	रु0 11.81
	उसके पश्चात (31वें दिन से)	रु0 23.62	रु0 23.62
विविध प्रभार	प्रति मीट्रिक टन	रु0 1.21	रु0 1.21

- (viii). टीपीटी ने इस प्राधिकरण से उपयुक्त मानते हुए बैग वाले कार्गो और बल्क कार्गो के लिए पृथक दरें निर्धारित करने का भी अनुरोध किया है और पुष्टि की है कि यह इस संबंध में इस प्राधिकरण से बढ़ा होगा।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में प्रस्तावित शैलो शुष्क बर्थ में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है।

- पत्तन को यह स्पष्ट किया गया है कि फरवरी 2008 के महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं ने केवल प्रस्तावित परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान तृतीकोरिन पत्तन में चिह्नित कार्गो प्रहस्तन बर्थ के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।
- (ii). टीपीटी द्वारा दाखिल किए गए मूल प्रस्ताव में भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किया गया था। टीपीटी ने हमारे अनुरोध पर अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव की समीक्षा की है और इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में यथा स्पष्ट इसके प्रस्ताव में अन्य संशोधनों के साथ कार्गो के भंडारण के लिए प्रशुल्क शामिल करते हुए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 9 जुलाई 2010 दाखिल किया था। टीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 9 जुलाई 2010 द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव, मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ, इस विरलेषण में सुविचारित किया गया है।
- (iii). टीपीटी ने सामान्य रूप से अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है और इसका प्रस्ताव सामान्यतः बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (iv). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 2018450 निर्धारित की है और अपक्रंट प्रशुल्क गणना में 2.0 मिलियन प्रतिवर्ष में पूर्णांकित किया गया है।
- (क). बैगों वाला कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो दोनों वाले पोतों की हिस्सेदारी टीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित 2008-09 के दौरान कार्गो हिस्सेदारी पैटर्न के आधार पर क्रमशः 35 प्रतिशत और 65 प्रतिशत लिया गया बताया गया है।

दिशानिर्देशों में सुझाई गई उपस्कर की सूची में ग्रैब/अन्य मदों के हुक संलग्नकों के साथ 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग घाट क्रेन की 3 सं. शामिल है। तथापि, टीपीटी ने 42 टन मोबाइल हारबर क्रेन की 1 सं. पर विचार किया है। तथापि, शुष्क बल्क के लिए 10,000 टन प्रतिदिन और बैग वाले कार्गो के लिए 4,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दरें सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए 3 लेवल लफिंग क्रेनों के साथ प्रचालन करने वाले बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित की गई हैं।

इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार किया गया है:-

- हालांकि पत्तन द्वारा 42 टन क्षमता की 1 मोबाइल हारबर क्रेन प्रस्तावित की गई है, परन्तु प्रतिमानकों के अनुसार प्रहस्तन दरों पर विचार किया गया है और इसलिए उपस्कर गठन में बदलाव सर्वोत्तम क्षमता का प्रभावित नहीं करेगा।
- अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अधिकतम क्षमता के 70 प्रतिशत पर सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं। बहुउद्देशीय टर्मिनल के मामले में, बिजली और ईंधन की गणना के संदर्भ में दिशानिर्देशों में एक प्रावधान शामिल किया गया है कि एक वर्ष में 4,000 घंटों का प्रतिमानक अंगीकृत किया जाए। परिणामस्वरूप, बहुउद्देशीय टर्मिनलों से संबंधित पूर्ववर्ती आदेशों में, क्षमता निर्धारण 70 प्रतिशत (70 प्रतिशत x 365 x 24) स्तर पर 6,132 घंटे प्रतिवर्ष की बजाय 4,000 घंटे प्रतिवर्ष की गणना के संदर्भ में क्षमता निर्धारण किया गया था। 4,000 घंटे प्रतिवर्ष का यही पैरामीटर जहां कहीं मोबाइल हारबर क्रेनों के किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए लागू किया गया था। तथापि, इस मामले में पत्तन ने एक वर्ष में 6,120 कार्य घंटों के लिए क्षमता परिकलित की है जोकि वास्तव में निर्धारित प्रतिमानक का एक सुधार है।
- वहां एक टिप्पणी की जा सकती है कि बर्थ 1 मोबाइल क्रेन से अधिक व्यवस्थित कर सकता है। टीपीटी ने स्पष्ट विवरण द्वारा इस अप्रीहेशन को नहीं लिया है कि केवल 1 ऐसी हारबर मोबाइल क्रेन तकनीकी रूप से बर्थ में साध्य होगी। पत्तन की टिप्पणी कि वर्तमान और भविष्य यातायात को लेखा में लेते हुए मोबाइल हारबर क्रेन की 1 संख्या पर्याप्त है। यदि परिचालक बाद में अतिरिक्त क्रेन रखता है तो निर्धारित की गई क्षमता कई गुना बढ़ जाएगी। यह उल्लेखनीय है कि बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश तैनात की जाने वाली मोबाइल हारबर क्रेन की संख्या के लिए कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करता है परन्तु 20 टन घाट क्रेनों की 3 संख्याओं की तैनाती निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, दैनिक प्रहस्तन, दर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक स्तर पर सुविचारित की गई है और प्रतिवर्ष कार्य घंटों की संख्या कुल समय के 70 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। इसलिए, उपस्कर में विपथन से सर्वोत्तम क्षमता के कोई कम अनुमानन नहीं होगा, अन्यथा दिशानिर्देशों के अनुसार परिकलित किया जाएगा।

- (ख). बहुउद्देशीय बर्थ के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश यार्ड क्षमता के निर्धारण की अपेक्षा नहीं करते हैं और, इसलिए, टर्मिनल की क्षमता घाटसाइड के लिए निर्धारित क्षमता के समकक्ष है। तथापि, टीपीटी ने पुष्टि की है कि उपलब्ध करवाई गई यार्ड सुविधाएं 2 मिलियन टन प्रतिवर्ष की निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त होंगी।
- (ग). टीपीटी ने इस मामले में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करने के लिए 2 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है। उपर्युक्त चर्चा के अधीन, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 2018450 टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है जो बिना पूर्णांकित किए इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (v). पूंजी लागत:  
शैलो शुष्क बर्थ में विकसित की जाने वाली सुविधा के लिए टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत 64.01 करोड़ है जिसमें से ₹0 33.35 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए है और ₹0 30.66 करोड़ कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-
- (क). बर्थिंग गतिविधि:
- (i). अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल होगी।
  - (ii). बर्थिंग गतिविधि के लिए टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत में गोदी बेसिन के निकर्षण की लागत शामिल नहीं होगी। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित एसडीबी के सामने गोदी बेसिन क्षेत्र और सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए टीपीटी द्वारा विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुवर्ती बर्थ के सामने गोदी बेसिन क्षेत्र पीपीपी परियोजनाओं और टीपीटी दोनों के लिए संयुक्त क्षेत्र होगा। चूंकि टीपीटी निकर्षण लागत वहन करेगा, इसलिए इसने निकर्षण लेवी वसूल करने का प्रस्ताव किया है। निकर्षण लेवी प्रारंभिक प्रस्ताव में पीपीपी परिचालकों से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया था। उल्लेख किए जाने पर, कि न तो अनुमानों में पीपीपी परिचालकों द्वारा ऐसे व्यय के लिए प्रावधान शामिल किया गया है न ही उक्त लेवी वसूल करने के लिए प्रचालक हेतु कोई प्रावधान किया गया है, टीपीटी ने समीक्षा की है और उपयोक्ताओं से सीधे प्रस्तावित निकर्षण लेवी वसूल करने का प्रस्ताव किया है। ऐसी लेवी, यदि जरूरी हो, इस प्राधिकरण द्वारा अलग-से अनुमोदित और पत्तन के दरमान में शामिल करना होगा। इसलिए, अप्रकट प्रशुल्क कार्यवाही पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:
- (i). सिविल निर्माण लागत:  
टीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल निर्माण लागत में स्टोन बण्ड का निर्माण और भंडारण यार्ड के विकास के लिए बैकअप क्षेत्र का सुदृढीकरण शामिल है। इसमें दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों की मानक सूची में यथा निर्धारित अन्य मदों जैसे अंतरण शैडों, सड़कों, रेल ट्रैकों, भवनों आदि भी शामिल नहीं किए गए हैं। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि एसडीबी स्वतः पट्टमार्ग रूप में सेवा प्रदान करता है, इसलिए पृथक पट्टमार्ग परिकल्पित नहीं किया गया है। रेल ट्रैक बैकअप क्षेत्र के नजदीक पहले से मौजूद है और इसलिए परिकल्पित नहीं किए गए हैं। प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के मद्देनजर इस परियोजना के लिए अंतरण शैड सुविचारित नहीं किया गया है। बजटीय कोटेशन/अन्य दस्तावेजों से सिविल लागत प्रमाणित किए जाने के हमारे प्रश्न पर, टीपीटी ने उल्लेख किया है कि सिविल लागत अनुमान चेन्नई, एन्नोर और तूतीकोरिन पत्तन में हाल ही में किए गए इसी प्रकार के कार्यों पर आधारित है और दिशानिर्देशों के अनुसार सिविल कार्यों का ब्रेकअप उपस्कर चुनने के बाद उनके द्वारा किए जाने वाले विस्तृत इंजीनियरिंग अध्ययन के आधार पर सफल बोलीदाता द्वारा तैयार किया जाएगा। दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा अनुमानों के अनुसार सुविचारित की जाने वाली लागतों की अपेक्षा करते हैं।
- उपर्युक्त के मद्देनजर, टीपीटी द्वारा यथा अनुमानित सिविल निर्माण लागत और बर्थ निर्माण लागत पर विश्वास किया गया है।
- (ii). उपस्कर लागत:  
दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर लागत उसमें निर्धारित उपस्कर की सूची के लिए अनुमानित की जाती है। दिशानिर्देशों में सुझाई गई उपस्कर की सूची बिजली, लाइटिंग और संचार के अलावा ग्रेब/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग घाट क्रेन की 3 सं., 10-10 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) की 6 सं. और पे लोडरों की 3 सं. निर्दिष्ट करती है। जैसाकि पहले बताया गया है, टीपीटी ने एक ग्रेब के साथ 42 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन की 1 सं. और 10 टन क्षमता के पे-लोडरों की 2 सं. पर विचार किया है। टीपीटी

ने स्पष्ट किया है कि निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए 1 एचएमसी पर विचार किया गया है। एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 ने बताया है कि हालांकि बर्थ से स्टेकयार्ड तक कार्गो का संचलन परियोजना का अभिन्न भाग है, परन्तु अतिरिक्त उपस्कर के लिए किसी पूंजी व्यय का प्रावधान नहीं किया गया है जो कार्गो संचलन के लिए अपेक्षित होगा। टीपीटी ने अपनी टिप्पणी में कहा है कि कार्गो के उक्त संचलन की पूर्ति के लिए उपस्कर लागत में हैच और घाट में एक-एक दो पे-लोडरों पर विचार किया है। प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के प्रकार के लिए एफएलटी पर विचार जरूरी नहीं माना गया है।

यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन की विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर जरूरी समायोजन कर सकता है। टीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों के आधार पर, पूंजी लागत के अनुमान के लिए टीपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन उपस्कर की संख्या स्वीकार की गई है।

टीपीटी द्वारा सुविचारित एचएमसी की लागत इसके द्वारा क्रमशः दिसम्बर 2009 और मार्च 2010 में प्राप्त की गई बजटीय कोटेशनों द्वारा समर्थित की गई है। चूंकि एचएमसी की मूल लागत यूरो के रूप में उद्धरित की गई है, इसलिए टीपीटी द्वारा सुविचारित यूरो की विनिमय दर ₹0 60.00 इस विश्लेषण को समाहित करते समय प्रचलित दरों के आधार पर ₹0 59.1725 समायोजित की गई है। 2 पेलोडरों की लागत टीपीटी द्वारा ₹0 1 करोड़ सुविचारित की गई है जबकि फ्रंट एंड लोडर के लिए टीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई बजटीय कोटेशनों के अनुसार लागत ₹0 0.76 करोड़ परिगणित होती है। दो पेलोडरों की लागत संशोधित की गई हैं और पत्तन द्वारा भेजी गई बजटीय कोटेशनों के आधार पर ₹0 0.76 करोड़ सुविचारित की गई है। दो पेलोडरों की लागत संशोधित की गई है और पत्तन द्वारा भेजी गई बजटीय कोटेशनों के आधार पर ₹0 0.76 सुविचारित की गई है।

(iii). पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान ऐसे किसी उपस्कर की देखरेख के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के साथ है जो अनुमानों, कार्य करार कर और इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार में परिकल्पित नहीं किया गया है। कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, टीपीटी ने निवेदन किया था कि आकस्मिकताओं और पर्यवेक्षण प्रभार के लिए प्रावधान सीपीडब्ल्यूडी मैनुअल पर आधारित हैं। ये प्रावधान टीपीटी में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकृत किए गए थे और इसलिए यही स्थिति इस मामले में भी बनाए रखी गई है।

(iv). सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर टीपीटी द्वारा अनुमानित विविध पूंजी लागत दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार है और इसलिए इसपर विचार किया गया है।

(v). टीपीटी ने पुष्टि की है कि पूंजी लागत अनुमान सिविल लागतों के रूप में मौजूदा लागत हाल ही में किए गए निर्माण पर आधारित हैं और उपस्कर लागत बजटीय कोटेशनों पर आधारित हैं। टीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर, टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत, यूरो की विनिमय दर और पे लोडर की लागत में अद्यतन के मद्देनजर संशोधन के अधीन है, पर विश्वास किया गया है।

(ग). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णय लिए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई अंगीकृत की है जोकि इस मामले में भी सुविचारित की गई है।

(vi). प्रचालन लागत:

(क). दिशानिर्देश बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए 100 इकाईयां/घंटा/क्रेन की दर से बिजली का उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करता है। चूंकि पत्तन ने तीन इलैक्ट्रिकल लफिंग लेवल घाट क्रेन की बजाय मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती का प्रस्ताव किया है, इसलिए क्रेन द्वारा उपभोग की जाने वाली बिजली के अनुमान के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक इस मामले में प्रासंगिक नहीं पाया गया है।

पारादीप पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में 100 टन एचएमसी के लिए ईंधन उपभोग 70 लिटर/टीईयू पर सुविचारित किया गया है। टीपीटी ने एचएमसी के लए 50 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। टीपीटी ने अपने अनुमान के लिए कोई दस्तावेजी अथवा विश्लेषक प्रमाण नहीं भेजा है, परन्तु पुष्टि की है कि अनुमानन उपस्कर के आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दी गई प्रतिपुष्टि पर आधारित है। एचएमसी की इस क्षमता के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी ईंधन उपभोग प्रतिमानक के अभाव में, टीपीटी द्वारा अनुमानित 50 लिटर/घंटा की दर से ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है।

बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश ईंधन उपभोग का अनुमान लगाने के लिए क्रैनों हेतु एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत बर्थ घंटों की संख्या अर्थात् 6120 घंटे के संदर्भ में है। हमारी गणना में, बर्थ घंटों की संख्या 6132 होती है जिसपर ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए विचार किया गया है।

12 लिटर प्रति घंटा लोडर के लिए अनुमानित ईंधन उपभोग दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाया गया है और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 4000 घंटे के लिए परिकलित किया गया है। चूंकि बर्थ घंटे पे लोडरों की गणना के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकते, इसलिए ईंधन लागत के अनुमानन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित 4000 घंटों को स्वीकार किया गया है।

टीपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित ईंधन की इकाई दर रु० 38.19 प्रति लिटर को प्रचलित बाजार दर के आधार पर रु० 40.44 प्रति लिटर पर अद्यतन किया है। तदनुसार, कुल ईंधन लागत रु० 162.81 लाख परिगणित होती है।

- (ख). सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत, अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर पर 5 प्रतिशत, अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 1 प्रतिशत पर बीमा और अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अन्य व्ययों का अनुमानन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाया गया है।
- (ग). टीपीटी ने कम्पनी अधिनियम और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 3.34 प्रतिशत की दर से बर्थ सहित सिविल परिसंपत्तियों और 10.34 प्रतिशत की दर से अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर मूल्यहास परिकलित किया है।
- (घ). टीपीटी ने इस परियोजना के अधीन पीपीपी परिचालक को आवंटित किए जाने वाले भंडारण यार्ड क्षेत्र एवं वाटरफ्रंट क्षेत्र के लिए पट्टा किराये परिकलित किए हैं। भंडारण यार्ड क्षेत्र के लिए पट्टा किराया इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा अनुमोदित टीपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार सुरक्षा दीवार के भीतर लाइसेंस शुल्क (भंडारण) की वजह से रु० 8/- प्रति वर्ग मी० प्रतिमाह की दर लागू करते हुए 25000 वर्ग मी० के लिए परिकलित किया गया है। टीपीटी ने 25,000 डीडब्ल्यूटी पोत और 7,800 वर्ग मी० डैक क्षेत्र पर विचार करते हुए 18,200 वर्ग मी० वाटर फ्रंट पर पट्टा किराये पर विचार किया है। सुरक्षा दीवार के भीतरी क्षेत्र के लिए लागू रु० 8/- प्रति वर्ग मी० प्रति माह का लाइसेंस शुल्क वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए पट्टा किराये की गणना हेतु भी लागू किया गया है। इस प्राधिकरण ने कोयला बर्थ के लए तृतीकोरिन पत्तन न्यास में अपफ्रंट दर निर्धारित करते समय भी वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अनुमोदित किया था।
- (ङ). दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत की अपेक्षा करते हैं।

इसके संशोधित प्रस्ताव में, टीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण से संबंधित सकल पूंजी लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास और 1 प्रतिशत की दर से बीमा पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर रोकती है, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा सुरक्षा की अपेक्षा करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से भी मूल्य कम होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। विभिन्न पत्तनों में कोयला, लौह अयस्क और बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत और मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के लिए सुविचारित किए गए थे।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत पर बीमा लागत और पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास का तत्त्व बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाने के समय भी इस मामले में भी विचार किया गया है।

- (vii). टीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विवरण उपर्युक्त विवरण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की एक प्रति अनुलग्नक-I रूप में संलग्न की गई है।

- (क). विवरण के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा रु0 1197.71 लाख परिगणिता होती है जोकि रु0 482.48 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ और रु0 715.24 लाख की संशोधित प्रचालन लागत का जोड़ है।
- (ख). दिशानिर्देश कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभारों के लिए 5-5 प्रतिशत प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

जैसाकि पहले बताया गया है, टीपीटी ने प्रारंभ में कोई भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किए थे और इस आधार पर प्रहस्तन प्रभारों में भंडारण के लिए 5 प्रतिशत राजस्व अपेक्षा शामिल की थी कि कार्गो आयात साइड और निर्यात साइड दोनों पर निःशुल्क दिवसों के भीतर निकसित होने की संभावना है। अपने इस पूर्ववर्ती निर्णय को बरकरार रखते हुए कि कार्गो निर्धारित निःशुल्क अवधि के भीतर निकसित हो जाएगा; बर्ध के परिचालन के दौरान किसी इवेन्यूएलिटी को पूरा करने के लिए, टीपीटी ने बाद में अपने पत्र दिनांक 9 जुलाई 2010 द्वारा अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया है और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार राजस्व अपेक्षा का 96 प्रतिशत प्रभाजन प्रहस्तन प्रभार, 2 प्रतिशत भंडारण प्रभार और 2 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए किया है। इस प्राधिकरण ने टीपीटी में बहुउद्देशीय बर्ध के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अपने आदेश सं. टीएएमपी/39/2008-टीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009 में कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभारों के बीच समान राजस्व प्रभाजन के लिए टीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया है।

दिशानिर्देशों के खंड 3.8.2 में बताया गया है कि विभिन्न वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रशुल्क सीमा इस तरह से अनुपाततः निर्धारित की जाए कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित हो जाए।

टीपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित तीन प्रशुल्क शीषों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन को स्वीकार करता है। अनुमानित संशोधित अपेक्षा के आधार पर, प्रभाजित किया गया राजस्व प्रहस्तन प्रभार के लिए रु0 1149.81 लाख, भंडारण प्रभार से रु0 23.95 लाख और विविध प्रभार से रु0 23.95 लाख है।

- (ग). टीपीटी ने दो घटक समूहों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो और बैग वाला कार्गो दोनों के लिए उनकी प्रकृति और प्रहस्तन दरों में भिन्नता के बावजूद एकसमान प्रशुल्क सीमाएं प्रस्तावित की हैं। प्रस्तावित कार्गो समूहों के लिए भिन्न-भिन्न प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने पर विचार करने की हमारी सलाह के आधार पर, पत्तन सैद्धांतिक रूप से शुष्क बल्क कार्गो और बैग वाले कार्गो के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित करने पर सहमत था परन्तु पत्तन ने ऐसी भिन्न-भिन्न दर प्रस्तावित नहीं की है। शुष्क बल्क कार्गो और बैग वाले कार्गो के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क सीमाएं तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए लागू प्रहस्तन दरों के आधार पर परिकल्पित की गई हैं अर्थात् दिनों की संख्या के आधार पर प्रहस्तन सुविधा प्रत्येक कार्गो समूह के लिए अभिग्रहीत किया जाएगा। तदनुसार, शुष्क बल्क कार्गो और बैग वाला कार्गो के लिए समेकित प्रहस्तन दरें पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु0 57.84 की एकसमान दर के विपरीत क्रमशः रु0 45 प्रति टन और रु0 112.51 प्रति टन परिगणित होता है।

- (घ). पत्तन ने सरकारी नीति के अनुसार बर्ध किराये एवं समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जिसे 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 में दर्शाया गया है। तथापि, प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्वीकृत किए जाने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। एवीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा0 लि0 ने भी यही बिन्दु उठाया था और कहा था कि इसका परिचालक पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा यदि तटीय मात्रा अप्रफ्रंट प्रशुल्क गणना में टीपीटी द्वारा सुविचारित स्तर से अधिक हो। उल्लिखित किए जाने पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में तटीय पोतों/कार्गो के तटीय संचलन परिकल्पित नहीं किए गए हैं। पत्तन का यह मत है कि सम्पूर्ण कार्गो विदेशी प्रकृति का है। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा किए गए निवेदन पर विश्वास करता है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दरें निर्धारित करते समय राजस्व अर्जन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परन्तु रियायती दर इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित की गई है।

- (ङ). अप्रफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभाज्य है। पत्तन ने सर्वोत्तम क्षमता के 10 प्रतिशत का अनुमान लगाया है जो विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद 2 दिनों की औसत अवधि के लिए भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।

संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, टीपीटी द्वारा अनुमानित भंडारण प्रभार टीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किया गया है और टीपीटी द्वारा अंगीकृत भिन्न-भिन्न स्लैब दर



अनुपात को बनाए रखते हुए निःशुल्क अवधि के बाद पहले छह दिनों के लिए रु० 5.93 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग, अगले 6 दिनों के लिए रु० 11.86 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग और उसके पश्चात् रु० 23.72 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग पर परिकल्पित किया गया है।

- (घ). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा टीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु० 1.21 प्रति टन के विपरीत रु० 1.19 परिगणित होती है। विविध प्रभार पर्यावरण और प्रबंधन, सुरक्षा उपाय और घाट पर कार्गो की सफाई जैसी सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार बताया गया है जोकि कुछ इस तरह संशोधित किया गया है कि यह सभी सेवाएं कवर करेगा जिसे विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किया गया है।
- (छ). टीपीटी ने बर्थिंग सेवा से रु० 711.70 लाख की राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाया है। पूर्णांकित करने के अन्तर्गत सही करने के बाद, राजस्व अपेक्षा थोड़ी संशोधित की गई है और रु० 711.81 लाख (अर्थात् रु० 3335.50 लाख की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के होते हुए रु० 533.68 लाख और रु० 178.13 लाख की प्रचालन लागत के होते हुए) पर अनुमानित की गई है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए रुपया मूल्य को डॉलर में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं। इस प्राधिकरण ने विभिन्न पंक्तियों में अप्रकट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय यह निर्णय दिया था कि डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया निर्धारित करना ऐसे अप्रकट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं है जिनकी वैधता 30 वर्ष होगी। यह तब निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता और असामान्य भिन्नताओं के किसी मामले में, उपयोक्ताओं अथवा परिचालक में से किसी एक को संयोग वहन करना होगा जिस ओर प्रोत्साहन दिया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा अप्रकट बर्थ किराया प्रभार केवल भारतीय रुपए में अनुमोदित करने का निर्णय लिया गया है।

टीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में विदेशगामी पोत के लिए रुपए रुप में प्रस्तावित बर्थ किराया रु० 1.6613 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए टीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यपद्धति सामान्य रूप से अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। जैसाकि उपर्युक्त पैरा viii (घ) में पहले ही बताया गया है, टीपीटी ने सरकारी नीति के अनुसार तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया, ऐसी रियायत के लेखा पर राजस्व प्रभाव पर विचार किए बिना कल्पित आधार पर, निर्धारित किया है।

संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए रु० 1.6583 प्रति जीआरटी और तटीय पोतों के लिए रु० 0.995 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है। बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन संलग्न किए गए अनुलग्नक-II में दिया गया है।

- (viii). टीपीटी ने बताया है कि शैलो शुल्क बर्थ 20000 डीडब्ल्यूटी/25000 डीडब्ल्यूटी तक आकार के पोतों के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित किया गया है। तथापि, टीपीटी द्वारा भेजी गई गणनाएं 10,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार के पोत परिकल्पित करती हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हालांकि बर्थ 25,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित किया गया है, परन्तु प्रारंभ में, प्रस्तावित शैलां शुल्क बर्थ के सामने गोदी बेसिन क्षेत्र 10,000 डीडब्ल्यूटी पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए 10.3 मीटर तक निकषित किया जाएगा और भविष्य में इसे 25,000 डीडब्ल्यूटी पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए गहरा करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने इस स्थिति में बड़े आकार के पोतों की हिस्सेदारी का अनुमान लगाने में असमर्थता व्यक्त की है। पोत आकार में किसी बदलाव से इस विश्लेषण में सुविचारित राजस्व माडल पर प्रभाव पड़ेगा। इस आदेश में अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क समीक्षा के अधीन है जब 10000 डीडब्ल्यूटी से अधिक का पोत गोदी बेसिन/बर्थ पहुंचमार्ग के लिए प्रस्तावित गहरा करने के पूरा होने पर उक्त टर्मिनल पर पत्तन पर आता है। टीपीटी को सलाह दी जाती है कि भविष्य तारीख में प्रशुल्क की समीक्षा के बारे में बोली दस्तावेजों में उपयुक्त प्रावधान शामिल किया जाए और यह भी सुनिश्चित किया जाए कि जब असंगतियां प्रकट होती हैं तो उसके द्वारा समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल किया गया है।
- (ix). तटीय पोतों/कार्गो के लिए रियायती दरों की अनुपयोज्यता, बिल राशि पूर्णांकित करने, रु० 100/- से कम की राशि के लिए कोई वापसी/दावा नहीं और उपयोक्ताओं को टीपीटी द्वारा प्रस्तावित परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी संबंधी सामान्य शर्तें अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार हैं। 'सप्ताह' की प्रस्तावित परिभाषा हटा दी गई है क्योंकि यह इस मामले में प्रासंगिक नहीं पाया गया है।
- (x). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान, इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत

- अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित किया गया है।
- (xi). ऑस्टिंग वरीयता की मात्रा/वरीयता बर्थ किराया प्रभार दर्शाती शर्तें इस तरह संशोधित की गई हैं कि दर और ऑस्टिंग-वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए शर्तें टीपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों और इस संबंध में वर्तमान सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाएंगी। झूठा सिग्नल परिभाषित करते हुए बर्थ किराया प्रभारों के अधीन कुछ सामान्य टिप्पणियां शामिल की गई हैं।
- (xii). टीपीटी ने प्रहस्तन प्रभार में वृद्धि/कमी के बारे में कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन विभिन्न शर्तें प्रस्तावित की हैं यदि प्रहस्तन दर भिन्न-भिन्न हो, एचएमसी के रूकने के लिए भत्ता देना, एचएमसी के औसत बर्थ दिवस आउटपुट पर पहुंचने के लिए, और एक घंटे से ज्यादा के लिए एचएमसी की खराबी के मामले में निष्पादन का पता लगाने के लिए प्रावधान भी प्रस्तावित किए हैं, पोत की खराबी/गैर-निष्पादन की वजह से पोत के स्थानांतरण के मामले में दंड का प्रावधान भी किया है। टीपीटी ने उपस्कर के अभियांत्रिक प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु इसके द्वारा प्रस्तावित शर्तें उधार पर ली हैं। यह स्वीकार करना होगा कि वर्तमान, प्रस्तावित टर्मिनल में बृहत् प्रहस्तन सेवा प्रदान करने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु है न कि मोबाइल हारबर क्रेन के लिए। निष्पादन संबंधित प्रशुल्क ढांचा अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित नहीं किया गया था। सिवाय महापत्तन न्यासों के किसी वर्तमान बर्थ पर परिचालन के लिए निर्धारित मोबाइल हारबर क्रेनों हेतु किराया प्रभारों का मामला। इस मामले में भी, निष्पादन संबंधित प्रशुल्क और संबंधित शर्तें निर्धारित नहीं की गई हैं। तथापि, टीपीटी मामले की ओर जांच कर सकता है और निष्पादन संबंधित प्रशुल्क ढांचा प्रस्तावित किया है, यदि यह प्रस्तावित टर्मिनल पर बिल्कुल जरूरी हो जाता है।
- (xiii). टीपीटी ने अपने द्वारा अग्रेषित मसौदा दरमान में समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार की वसूली के बदले में प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं नहीं दर्शाई हैं। समेकित प्रहस्तन प्रभार की वसूली के अधीन शामिल की गई सेवाएं ये शामिल करने के लिए अध्याय-3 — 'कार्गो प्रहस्तन प्रभार' के अधीन टिप्पणी रूप में निर्धारित किया गया है — (i). नौभरण और उसका भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण सहित पोत से कार्गो की उतराई, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में सुपुर्दगी के लिए लदाई (ii). स्टेकयार्ड में कार्गो की उतराई, 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, कार्गो का लदाई बिन्दु पर स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं आवश्यक हो, और अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों में निर्धारित शर्तों के अनुसार दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।
- (xiv). कुछ समान शर्तें जैसे निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गिनती करने का दिन और 'भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होना जब टर्मिनल परिचालक सामानों की सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो' आदि अध्याय-4 'भंडारण प्रभार' के अधीन शामिल की गई हैं।

11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि पूंजी लागत और अपक्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन टीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित लगभग जनवरी 2010 अवधि के लिए है, इसलिए, यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए।

11.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालकों को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निर्वर्धन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

11.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगी और अपने निर्णय तूतीकोरिन पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो तूतीकोरिन पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

11.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक तृतीकोरिन पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा। तिमाही रिपोर्ट में इस आदेश में प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित करने के लिए परिकल्पित पैरामीटरों से कोई विपथन किया जाता है तो उसे विशेष रूप से दर्शाया जाएगा।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण तृतीकोरिन पत्तन न्यास में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए शैलो शुल्क बर्थ हेतु अनुबंध-III रूप में संलग्न अपक्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुबंध -I

डीबीएफजोटी आधार पर तृतीकोरिन पत्तन में प्रस्तावित निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए शैलो शुल्क बर्थ का निर्माण के लिए अपक्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	टीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान
		पत्र दिनांक 17 मार्च 2010 द्वारा प्रस्ताव	पत्र दिनांक 23 जून 2010 द्वारा संशोधित	पत्र दिनांक 9 जुलाई 2010 द्वारा संशोधित	
I	सर्वोत्तम क्षमता				
(क)	प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी				
	बैग वाला कार्गो जैसे टिम्बर, ग्रेनाइट, आदि (एस1)	35%	35%	35%	35%
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे पत्थर, रेत आदि (एस2)	65%	65%	65%	65%
(ख)	निम्नलिखित दोने वाले कार्गो पोतों की प्रहस्तन दर (टनों में/दिन)				
	बैग वाला कार्गो जैसे टिम्बर, ग्रेनाइट, आदि (पी1)	4000	4000	4000	4000
	शुष्क बल्क कार्गो जैसे पत्थर, रेत आदि (पी2)	10000	10000	10000	10000
(ग)	सर्वोत्तम क्षमता (टनों में)	2018450	2018450	2018450	2018450
	कुल सर्वोत्तम क्षमता	2018450	2018450	2018450	2018450
II	पूँजी लागत				
(i)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
(क)	सिविल लागत				
	जेट्टी के समीप स्टोन बण्ड का निर्माण	446.12	446.12	446.12	446.12
	25000 वर्ग मीटर बैकअप क्षेत्र का सुदृढ़ीकरण	450.00	450.00	450.00	450.00
	उप जोड़	896.12	896.12	896.12	896.12
	पर्यवेक्षण प्रभार आधार लागत पर 7 प्रतिशत की दर से	62.73	62.73	62.73	62.73
	आकस्मिकताएं - आधार लागत पर 3 प्रतिशत की दर से	26.88	26.88	26.88	26.88
	कर्य करार कर - आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से	23.30	23.30	23.30	23.30
	उप जोड़ (क)	1009.03	1009.03	1009.03	1009.03
(ख)	उपस्कर लागत				
	एएमसी 1 स. और पे लोडर 2 स. की लागत	1700.00	1700.00	1700.00	1657.20
	पर्यवेक्षण प्रभार आधार लागत पर 7 प्रतिशत की दर से	119.00	119.00	119.00	116.00
	आकस्मिकताएं - आधार लागत पर 3 प्रतिशत की दर से	51.00	51.00	51.00	49.72
	कर्य करार कर - आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से	44.20	44.20	44.20	43.09
	उपजोड़ (ख)	1914.20	1914.20	1914.20	1866.01
(ग)	विविध (क) और (ख) पर 5 प्रतिशत	142.79	142.79	142.79	140.43
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (क + ख + ग)	3066.02	3066.02	3066.02	3015.47
(ii)	बर्थिंग सेवाओं के लिए पूँजी लागत				
(क)	बर्थ का निर्माण	2962.25	2962.25	2962.25	2962.25
(ख)	पर्यवेक्षण प्रभार आधार लागत पर 7 प्रतिशत की दर से	207.36	207.36	207.36	207.36
(ग)	आकस्मिकताएं - आधार लागत पर 3 प्रतिशत की दर से	88.87	88.87	88.87	88.87
(घ)	कर्य करार कर - आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से	77.02	77.02	77.02	77.02
	(क) से (घ) बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल पूँजी लागत	3335.50	3335.50	3335.50	3335.50
(iii)	परियोजना की कुल पूँजी लागत [(i) + (ii)]	6401.52	6401.52	6401.52	6350.97

क्र.सं.	विवरण	टीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएनपी द्वारा सुविचारित अनुमान
		पत्र दिनांक 17 मार्च 2010 द्वारा प्रस्ताव	पत्र दिनांक 23 जून 2010 द्वारा संशोधित	पत्र दिनांक 9 जुलाई 2010 द्वारा संशोधित	
III	परिचालन लागत.				
(i)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
(क)	ईंधन लागत				
	हारबर मोबाइल क्रेन (50 लिटर/घंटा - कोई प्रतिमानक नहीं)	76.38	117.09	123.99	123.99
	पेलोडर - 2 सं. (12 लिटर/घंटा प्रतिमानक के अनुसार)	36.66	36.66	38.82	38.82
	उपजाड़ (ईंधन लागत)	113.04	153.75	162.81	162.81
(ख)	मरम्मत और अनुसूचना				
	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	10.09	10.09	10.09	10.09
	अभियांत्रिक परिसंपत्तियां (अभियांत्रिक पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत)	95.71	95.71	95.71	93.30
(ग)	बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत)	30.66	30.66	30.66	30.15
(घ)	मूल्यहास				
	सिविल परिसंपत्तियां (सकल प्रचंड पर 3.34 प्रतिशत की दर से)	33.70	33.70	33.70	33.70
	अभियांत्रिक परिसंपत्तियां (सकल प्रचंड पर 10.34 प्रतिशत की दर से)	197.93	197.93	197.93	192.95
(ङ)	लाइसेंस शुल्क (भूमि और अन्य पतन परिसंपत्तियों के लिए किराये)				
	वाटरफ्रंट क्षेत्र (मूल प्रस्ताव 15869 वर्ग मी० रु० 8/वर्ग मी० प्रति माह की दर से)	15.23	17.47	17.47	17.47
	(संशोधित प्रस्ताव 18200 वर्ग मी० रु० 8/वर्ग मी० प्रतिमाह की दर से)				
	स्टेकयार्ड (25000 वर्ग मी० रु० 8/वर्ग मी० प्रतिमाह की दर से)	24.00	24.00	24.00	24.00
(च)	वेतनों और उपरिचयों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	153.29	153.29	153.29	150.77
	कुल प्रचालन लागत (क) से (च)	673.65	716.60	725.66	715.24
IV	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार				
(क)	राजस्व अपेक्षा				
	(i) कुल प्रचालन लागत	673.65	716.60	725.66	715.24
	(ii) नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	490.54	490.54	490.54	482.48
	(iii) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	1164.19	1207.14	1216.20	1197.72
(ख)	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन				
	(i) प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 6 प्रतिशत)	1105.98	1146.78	1167.55	1149.81
	(ii) भंडारण प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	0.00	0.00	24.32	23.95
	(iii) विविध प्रभार (एआरआर का 2 प्रतिशत)	58.21	60.36	24.32	23.95
	(iv) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	1164.19	1207.14	1216.19	1197.71
(ग)	प्रस्तावित प्रशुल्क (रु० प्रति टन)				
(i)	समेकित प्रहस्तन प्रभार				
	राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	1105.98	1146.78	1167.55	1149.81
	क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	2.00	2.02	2.02	2.02
	समेकित प्रहस्तन प्रभार (विदेशी)	55.30	56.82	57.84	
	समेकित प्रहस्तन प्रभार (तटीय)	33.18	34.09		
	समेकित प्रहस्तन प्रभार - श्रेणीवार विदेशी				
	गुफ वल्क कार्गो	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं		45.00
	वेग वाला कार्गो	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं		112.51
(ii)	भंडारण प्रभार				
	राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	0.00	0.00	24.32	23.95
	भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो का प्रतिशत	0%	0%	10%	10%
	भंडारण प्रभार का भुगतान करने की संभावना वाला कार्गो (टनों में)			201845.00	201845.00
	निःशुल्क अवधि	5 दिन - आयात 15 दिन - निर्यात	5 दिन - आयात 15 दिन - निर्यात	5 दिन - आयात 15 दिन - निर्यात	5 दिन - आयात 15 दिन - निर्यात
	निःशुल्क अवधि के बाद विराम की औसत अवधि			2 days	2 days

क्र.सं.	विवरण	टीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएसपी द्वारा सुविचारित अनुमान
		पत्र दिनांक 17 मार्च 2010 द्वारा प्रस्ताव	पत्र दिनांक 23 जून 2010 द्वारा संशोधित	पत्र दिनांक 9 जुलाई 2010 द्वारा संशोधित	
	भंडारण प्रभार (निशुल्क अदधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	- प्रथम छह दिन			6.03	5.93
	- 7वें दिन से 12वें दिन			11.81	11.86
	- 13वें दिन से आगे			23.62	23.72
	(iii) विविध प्रभार				
	राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	58.21	60.36	24.32	23.95
	क्षमता (मिजियन टन प्रति वर्ष)	2.00	2.02	2.02	2.02
	विविध प्रभार रु०/टन में	2.91	2.99	1.21	1.19
II	बर्थ किराया प्रभार				
(क)	राजस्व अपेक्षा -	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
	(i) मरम्मत और अनुस्क्षण (बर्थ के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	33.35	33.35	33.35	33.36
	(ii) मूल्यहास (@ 3.34%)	111.40	111.40	111.40	111.41
	(iii) बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	33.35	33.35	33.35	33.36
	उपजोड़ (क)	178.10	178.10	178.10	178.13
(ख)	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ - 16 प्रतिशत की दर से	533.60	533.60	533.60	533.68
(ग)		711.70	711.70	711.70	711.81
	बर्थिंग सेवकों से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)				
(घ)	बर्थ किराया प्रभार				
	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में	1.3889	1.6613	1.6613	1.6583
	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में	0.8333	0.9970	0.9970	0.9950

विभिन्न कार्यों समूहों के अधीन प्रहस्तन प्रभारों की गणनाएं दर्शाता विवरण

क्र.सं.	विवरण	कार्यों समूह		कुल
		एक बल्क कार्यों जैसे पत्थर, रेत आदि	बैग वाले कार्यों जैसे टिम्बर, ग्रेनाइट आदि	
(i)	प्रहस्तन दर प्रतिदिन	10000	4000	
(ii)	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्यों (टन) - विदेशी	1660750	357700	2018450
(iii)	कार्यों कार्य दिवस (ii / i)	166.08	89.43	255.5
(iv)	कार्यों कार्य दिवसों की प्रतिशतता	65.00%	35.00%	100
(v)	राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में) (कार्यों कार्य दिवसों के प्रतिशत के अनुपात में)	747.38	402.43	1,149.81
(vi)	विदेशी कार्यों के लिए दर रु० में (v x 100000 / ii)	45.00	112.51	
(vii)	तटीय कार्यों के लिए दर रु० में (vi का 60%)	27.00	67.50	

## अनुबंध -II

बर्थ किराया प्रमारों की गणनाओं का दर्शाता विवरण

टीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 17 मार्च 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	बैगवाला कार्गो टिम्बर, ग्रेनाइट आदि	जुष्क बल्क कार्गो पत्थर, रेत आदि	कुल
1	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	10000	10000	
2	अनुपात	%	35%	65%	100%
3	प्रहस्तन दर	टन प्रतिदिन	4000	10000	
4	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	7000	7000	
5	औसत पार्सल आकार	टन	6000	6000	
6	यातायात	लाख टन	7.00	13.00	20.00
7	बर्थ दिवसों की सं. (पंक्ति 6/पंक्ति 3)		175.00	130.00	305
8	बर्थ घंटों की सं. 24 X पंक्ति (7)	घंटे	4200	3120	7320
9	पोतों की सं. (पंक्ति 6 / पंक्ति 5)	पोतों की सं.	117	217	334
10	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	29400000	21840000	51240000
11	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			711.69
12	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशी (क्र.सं. 11 x 100000 / क्र.सं.10)				1.3889
13	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय (क्र.सं. 12 x 60%)				0.8333

टीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 23 जून 2010 और 9 जुलाई 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	बैगवाला कार्गो टिम्बर, ग्रेनाइट आदि	जुष्क बल्क कार्गो पत्थर, रेत आदि	कुल
1	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	10000	10000	
2	अनुपात	%	35%	65%	100%
3	प्रहस्तन दर	टन प्रतिदिन	4000	10000	
4	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	7000	7000	
5	औसत पार्सल आकार	टन	6000	6000	
6	यातायात	लाख टन	357700.00	1660750.00	2018450.00
7	बर्थ दिवसों की सं. (पंक्ति 6/पंक्ति 3)		89.00	166.00	255
8	बर्थ घंटों की सं. 24 X पंक्ति (7)	घंटे	2136	3984	6120
9	पोतों की सं. (पंक्ति 6 / पंक्ति 5)	पोतों की सं.	60	277	337
10	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	14952000	27888000	42840000
11	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			711.70
12	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशी (क्र.सं. 11 x 100000 / क्र.सं.10)				1.6613
13	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय (क्र.सं. 12 x 60%)				0.997

टीएएमपी द्वारा संशोधित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	बैगवाला कार्गो टिम्बर, ग्रेनाइट आदि	जुष्क बल्क कार्गो पत्थर, रेत आदि	कुल
1	औसत डीडब्ल्यूटी	टन	10000	10000	
2	प्रहस्तन दर	टन प्रतिदिन	4000	10000	
3	औसत जीआरटी प्रति पोत	टन	7000	7000	
4	औसत पार्सल आकार	टन	6000	6000	
5	यातायात	लाख टन	357700.00	1660750.00	2018450.00
6	बर्थ दिवसों की सं. (पंक्ति 6/पंक्ति 3)		89.43	166.08	255.5
7	बर्थ घंटों की सं. 24 X पंक्ति (7)	घंटे	2146	3986	6132
8	पोतों की सं. (पंक्ति 6 / पंक्ति 5)	पोतों की सं.	60	277	337
9	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	15022000	27902000	42924000
10	राजस्व अपेक्षा	रु० लाखों में			711.81
11	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा विदेशी (क्र.सं. 11 x 100000 / क्र.सं.10)				1.6583
12	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा तटीय (क्र.सं. 12 x 60%)				0.995

## तृतीकोरिन पत्तन न्यास

तृतीकोरिन पत्तन में शैलो शुष्क बर्थ में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची

## 1.1 परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

## 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।  
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हक्दार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ख). ताप कोयला और कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित पीओएल से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।  
(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।  
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।  
(ङ). तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे।
- (iv). किसी वैयक्ति भेद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:  
(क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।  
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।  
(ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।  
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।

- (vii). वापसी के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा यदि जब तक कि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- अथवा उससे अधिक न हो। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक अनुपूरक दावा नहीं करेगा अथवा इससे कम का बिल नहीं बनाएगा, यदि रियायत के लिए देय राशि रु0 100/- से कम हो।
- (viii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हैं।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ix). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## 2. बर्थ किराया प्रभार:

### 2.1. बर्थ किराये की अनुसूची:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1	पोत	1.6583	0.9950

#### टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित की जाएगी।
- (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।

"झूठा सिग्नल" तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए माँग करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।

- (iv). ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया प्रभार:

ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और तृतीकोरिन पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

- (v). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।



## 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

25

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	शुष्क बल्क कार्गो जैसे स्टोन स्टैंड आदि	प्रति मीट्रिक टन	45.00	27.00
(ख).	बैग वाला कार्गो जैसे टिम्बर, ग्रेनाइट आदि	प्रति मीट्रिक टन	112.51	67.50

## टिप्पणी:

उपर्युक्त निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार समेकित प्रभार है जिसमें (i). नौभरण और उसका भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण सहित पोत से कार्गो की उतराई, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में सुपुर्दगी के लिए लदाई (ii). स्टेकयार्ड में कार्गो की उतराई, 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, कार्गो का लदाई बिन्दु पर स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं आवश्यक हो, और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

## 4. भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रतिदिन)

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(क). निःशुल्क अवधि : 5 दिन आयात कार्गो के लिए और  
15 दिन निर्यात कार्गो के लिए

(ख). निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन/दिन)

निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम 6 दिन - ₹0 5.93 प्रति टन प्रति दिन  
अगले 6 दिनों के लिए - ₹0 11.86 प्रति टन प्रति दिन  
उसके पश्चात - ₹0 23.72 प्रति टन प्रति दिन

## टिप्पणियाँ:

- निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनलों के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि परिचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
- उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

## 5. विविध प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (₹0 में)
(i).	सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए प्रभार।	1.19

## 6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 13th August, 2010

**No. TAMP/18/2010-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Tuticorin Port Trust for setting upfront tariff for construction of shallow draught berth for handling construction materials at Tuticorin Port through Public Private Partnership in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/18/2010-TPT

Tuticorin Port Trust

Applicant

## ORDER

(Passed on this 23rd day of July, 2010)

This case relates to the proposal filed by the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixing upfront tariff for handling construction material at the shallow draught berth in the Tuticorin Port through Public-Private Partnership scheme on Design, Built, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.

2. The Tuticorin Port Trust (TPT) has vide letter dated 17 March 2010 filed its proposal for fixing upfront tariff for handling construction material at the shallow draught berth through Public-Private Partnership scheme (PPP) on DBFOT basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Subsequently, the TPT vide its letter dated 25 March 2010 has filed documents in support of the estimated capital cost of harbour mobile cranes and pay loaders.

3.1. The highlights of the proposal are as below:

(i). Physical features:

- (a). The proposed Shallow Draught Berth (SDB) would be constructed in continuation of the existing SDB on the North-Eastern direction in the Western end of berth No.9.
- (b). The proposed SDB shall be 260 mtrs. long and 30 mtrs. width (-)8.70 mtrs. to handle vessels upto 10000 DWT with parcel size of 6000 tons initially.
- (c). The existing average depth in front of the SDB is (-)7 mtrs. which shall initially be dredged. In future, with further deepening of the berth to (-)11.4 mtrs. it is proposed to handle vessels of size upto 20000 DWT / 25000 DWT having LOA of 180 mtrs./194mtrs. and draught of 10.30 mtrs.
- (d). The dredging work will be executed by the port and the dredging levy will be collected from the PPP operators.
- (e). The port envisages Construction materials viz: building blocks, bricks, tiles (ceramic and mosaic), coarse, fine aggregate, stone dust, timber, granite and reinforcement steel will be handled at SBB.

(f). An area of 2.50 hectares (i.e. 25000 sq. mtrs.) of land located adjacent to the berth shall be made available for development of temporary storage of in-bound and out-bound cargo.

(ii). Optimal Capacity of the terminal is assessed at 2.00 Million Tonnes Per Annum as explained hereunder:

- (a). The percentage share of bagged cargo like timber, granite, etc. is assumed at 35% and dry bulk like stone, sand, etc. is assumed at 65%.
- (b). The handling rate is considered as per the norms prescribed for the multipurpose cargo berth, i.e. for bagged cargo at 4000 tons per day and for dry bulk cargo at 10000 tons per day.
- (c). Accordingly, the optimal capacity of the berth is assessed at 20,18,450 tonnes, i.e. 2.00 Million Tonnes (MT).

- (iii). The port has also separately assessed yard capacity at 19,16,880 tonnes (i.e. 1.916 Million Tonnes) for the total stackyard area of 25,000 sq. mtrs. For this purpose, the area requirement for export cargo is considered at 22800 sq. mtrs. and for import cargo at 2200 sq. mtrs. The TPT has assumed stacking factor at 5 tonnes / sq. mtr. The turnover ratio of 32 for export of construction material and 24 for import of timber is considered. (The yard capacity assessed is not reckoned by the TPT as the optimal capacity for upfront tariff calculation. The port has concluded that the yard capacity is adequate to meet the optimal capacity of the terminal assessed at 2.0 Million Tonnes Per Annum).

- (iv). Capital cost:

In the upfront tariff calculation, the total capital cost is estimated at Rs.6401 lakhs. The break up thereof is as below:

Sr. No.	Particulars	Estimated Capital cost Rs. in lakhs
<b>A.</b>	<b>Cargo handling activity</b>	
(i).	Civil structure	
	(a). Civil construction cost	896
	(b). Supervision charges @ 7% of base cost	63
	(c). Contingencies @ 3% of the base cost	27
	(d). Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	23
	<b>Total (i)</b>	<b>1009</b>
(ii).	Cargo Handling Equipments	
	(a). Mechanical works (1 Harbour Mobile Crane and 2 pay loaders)	1700
	(b). Supervision charges @ 7% of base cost	119
	(c). Contingencies @ 3% of the base cost	51
	(d). Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	44
	<b>Total (ii)</b>	<b>1914</b>
(iii).	Miscellaneous cost (5% of i & ii above excluding works contract tax)	<b>143</b>
	<b>TOTAL (i + ii + iii)</b>	<b>3066</b>
<b>B.</b>	<b>Berthing activity</b>	
	(a). Cost of the berth	2962
	(b). Supervision charges @ 7% of base cost	207
	(c). Contingencies @ 3% of the base cost	89
	(d). Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	77
	<b>TOTAL</b>	<b>3335</b>
	<b>TOTAL CAPITAL COST</b>	<b>6401</b>

- (v). The Return on Capital Employed is computed at 16% on the gross block of the capital assets.

- (vi). Annual Operating cost:

- (a). The fuel consumption is considered at 50 litres per hour for Harbour Mobile Crane and 12 litres per hour for pay loaders. The unit cost of fuel is considered at Rs.38.19 per litre.
- (b). The Repairs & Maintenance, Insurance, Depreciation and other expenses have been estimated as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c). The port has considered license fee at Rs.8/- per sq. mtr. for the stackyard area of 25,000 sq. mtrs. and also for the water front area of 15,869 sq. mtrs.
- (d). The total annual operating cost for the cargo handling activity is estimated at Rs.673.65 lakhs.

- (e). Annual operating cost for the berthing activity is estimated at Rs.178.10 lakhs considering 1% of capital cost towards maintenance, depreciation at the applicable rate and insurance at 1% of the capital cost.

(vii). Annual Revenue Requirement

The Annual Revenue Requirement (ARR) from both the activities are estimated as below:

Sr. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)	
		Cargo handling activity	Berthing activity
1.	Total annual operating cost	673.65	178.09
2.	Return on capital employed	490.54	533.60
<b>ANNUAL REVENUE REQUIREMENT</b>		<b>1164.19</b>	<b>711.69</b>

- (viii). As per the guidelines for multipurpose cargo terminal, the ARR is to be apportioned to cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90%, 5% and 5% respectively. The port has not proposed any storage charges and included it as part of the cargo handling charges. Accordingly, the estimated ARR is apportioned to cargo handling and miscellaneous charges at 95% and 5% respectively. The reason for deviation is not explained.
- (ix). The port has computed the berth hire charges considering the average GRT and average parcel size of the vessels at 7,000 tonnes and 6,000 tonnes respectively and handling rate as per the norms.
- (x). (a). Accordingly, the upfront tariff proposed by TPT is as follows:

Particulars of the tariff	Unit	Foreign	Coastal
Berth Hire	Per GRT per hour or part thereof	Rs.1.3889	Re.0.8333
Handling charges	Per Metric Tonne	Rs.55.30	Rs.33.20
Misc. charges	Per Metric Tonne	Rs.2.91	

- (b). The proposed Scale of Rates allows 5 days free period for import cargo and 15 days free period for export cargo. The TPT has, however, not proposed any separate storage charge beyond the proposed free period.
- (c). The port has also proposed various conditionalities for handling equipment about calculation of average berth day output; levy of additional charge of 5% if there is any increase/decrease by 1000 tonnes per day, and other conditions as proposed by them in the another upfront tariff proposal filed by the port for fixation of tariff for mechanical handling equipment i.e. HMC in the port.

3.2. The TPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and the feasibility report along with the proposal.

4.1. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the port was circulated to the users / shortlisted bidders (as furnished by the TPT) seeking their comments. The comments received from users / shortlisted bidders were forwarded to TPT as feed back information.

4.2. Subsequently, ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. requested to forward a proposal to them. The TPT vide letter dated 22 June 2010 informed that the proposal was already forwarded to ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. along with three other firms who had purchased RFQ documents. The ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. has furnished their comments on the proposal of TPT and endorsed a copy to the port. The TPT has furnished its comments on the points made by users / user associations and ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the Tuticorin Port Trust was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 24 May 2010. The port has furnished its reply by e-mail dated 23 June 2010. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by TPT
	<b>General:</b>	
(a).	The TPT has requested this Authority to fix upfront tariff cap for handling construction materials in the proposed shallow draught berth to be developed by a private operator on DBFOT basis at the Western end of berth No.9 in Zone A. It may be noted that the tariff caps prescribed by this Authority would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargo at the TPT during the next five years.	Yes, the port confirms that this tariff cap proposed for this Project would also be applicable to all the projects to be bidden out subsequently for identical cargoes at this Port during the next five years subject to revision by TAMP from time to time.
(b).	The TPT has stated that the port will execute dredging work to further deepen the dock basin area in front of the proposed Shallow Water Berth (SWB) and it will collect a dredging levy from the PPP operator. As stipulated in the upfront tariff guidelines, the capital cost of the berth to be borne by the operator, should include cost of dredging alongside the berth and the berth hire to be levied by the PPP operator is fixed accordingly. The port will continue to collect pilotage fees and port dues even from the vessels calling at the proposed shallow water berth. That being so, the reasons for seeking to transfer the financial burden of approach channel dredging to the Terminal Operator are not clear. For justifiable reasons, if the PPP operator has to bear the burden of capital dredging even of the approach channel, the capital estimates do not include provision for such expenditure. Nor is any enabling provision proposed for levy of dredging levy by PPP operator. Further, the quantum of such levy is not determined with reference to the cost involved. The TPT is advised to review the position comprehensively and make necessary adjustments in the proposal.	The dock basin area in front of the current proposal viz. "SDB for Handling Construction Materials" and the dock basin area in front of the subsequent proposal to be taken up by the Port viz. "SDB for Handling Cement and Cement related raw Materials" would be a 'Common Maneuvering Area' for both the PPP Operators and also for the Concessioneing Authority. Hence, it would be logical that the Concessioneing Authority shall bear the dredging cost and dredging levy will be imposed. The cost of dredging is not included in the investment made by the PPP operator. It is confirmed that the question of transferring financial burden of approach channel dredging to Terminal operator is not contemplated by the Port as part of the proposal.
(c).	The TPT is requested to justify the proposed allotment of water front area to the BOT operator and the mode of usage of water front area by the operator in the cargo handling / vessel operations. The TPT may also furnish the basis for considering an area of 15,869 sq. m. for allotment. The basis and workings for the rate of Rs.8/- per sq. m. considered in the estimation of license fee for water front area may also be furnished.	<p>The water front area 15,869 Sq.m., is a typographical error. TPT had calculated the water front area for the initial handling of vessels upto 10,000 DWT as 15,600 Sq.m., where as the proposed berth is planned to handle maximum vessel size of 194m LOA having 25,000 DWT and the requirement of water front area as per IS 4651(Part III- 1974) is 18,200 Sq.m.</p> <p><b>Justification :</b> These area is taken into consideration the berthing area of 25,000 DWT vessel + deck area for handling cargo activities.</p> <p>(a) [24.70m (Width of 25,000 DWT vessel) x 1.15 (factor of IS Code 4651 (Part V) – 1980) + width of attendant craft = 40m].</p>

		(b) Berthing area = 40m x 260m (length of berth) = 10,400 Sq.m. (c) Deck area for handling cargo activities = 260m x 30m = 7,800 Sq.m.. Total = 18,200 Sq.m. (10400+7800) Mode of usage: 10,400 Sq.m., area for berthing area and 7,800 Sq.m., apron / Jetty area. (d) Rate approved as per Licence fees (Storage) Open Space - Within security wall at Rs.8/-Sq.m/month vide 2(ii) of 3.3. Licence (Storage) Fee of TPT Scale of Rates approved vide Authority Order dated 14.7.2008 is considered..																								
(d).	The details of number of vessels, average GRT of the vessels, average parcel size of the vessels in respect of construction materials handled and the productivity levels achieved during the last 5 years from 2004-05 to 2008-09 may be furnished separately for bagged cargo and dry bulk cargo.	The details are furnished hereunder: <table><tr><th>Description</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>No. of vessels</td><td>323</td><td>355</td><td>361</td><td>490</td><td>414</td></tr><tr><td>Avg. GRT of vessels</td><td>4717</td><td>4714</td><td>4488</td><td>3572</td><td>3496</td></tr><tr><td>Avg. parcel size</td><td>4307</td><td>3629</td><td>4415</td><td>3580</td><td>3442</td></tr></table>	Description	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	No. of vessels	323	355	361	490	414	Avg. GRT of vessels	4717	4714	4488	3572	3496	Avg. parcel size	4307	3629	4415	3580	3442
Description	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																					
No. of vessels	323	355	361	490	414																					
Avg. GRT of vessels	4717	4714	4488	3572	3496																					
Avg. parcel size	4307	3629	4415	3580	3442																					
(e).	The TPT has furnished the volume of construction materials handled during the last five years 2004-05 to 2008-09. The break-up of bagged cargo and dry bulk cargo in the actual volume of construction materials handled during the last 5 years may be furnished.	The details are tabulated below: <table><tr><th>Description</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>Bagged cargo</td><td>476459</td><td>426295</td><td>451916</td><td>523188</td><td>403650</td></tr><tr><td>Dry Bulk cargo</td><td>578247</td><td>512246</td><td>467480</td><td>545100</td><td>843474</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>1054706</td><td>940541</td><td>919396</td><td>1068288</td><td>1247124</td></tr></table>	Description	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	Bagged cargo	476459	426295	451916	523188	403650	Dry Bulk cargo	578247	512246	467480	545100	843474	TOTAL	1054706	940541	919396	1068288	1247124
Description	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																					
Bagged cargo	476459	426295	451916	523188	403650																					
Dry Bulk cargo	578247	512246	467480	545100	843474																					
TOTAL	1054706	940541	919396	1068288	1247124																					
2.	<u>Optimal Capacity:</u> (a). The port has assumed handling of vessels upto 10000 DWT in the proposed berth, that too, on achieving a dredged depth of 8.7 m. It is also mentioned that vessels of around 20000 DWT will be handled in future when depth is increased to 10.3 mtrs. The feasibility report indicates LOA of around 145 m. for vessels of 10000 DWT. But the berth length of 260 mtrs. is considered perhaps to handle vessels of 20000 DWT at a future date. That being so, the reasons for not considering larger size vessels in capacity calculation, particularly in berth hire calculation may be explained. (b). It may be confirmed whether the PPP operator will be prohibited from handling any other kind of break bulk or bulk cargo in the berth, even if spare capacity is available. (c). Furnish the basis for considering the share of bagged cargo and dry bulk cargo at 35% and 65% respectively in the calculation of optimal capacity of the terminal. (d). From the optimal capacity calculation furnished by the Port, the share of bagged cargo and dry bulk cargo works out to 3,57,700 tons and 16,60,750 tons respectively in the total optimal capacity of 2018450 tons. However, the share of bagged cargo and dry bulk cargo in the berth hire computation has been considered	The berth is designed for handling 25,000 DWT vessels. Initially, the dock basin area in front of the proposed Shallow Draught Berth will be dredged to cater to 10,000 DWT vessels and in future it is proposed to deepen to cater to 25,000 DWT vessels having draught upto 10.30m. According to the traffic forecast viz. Table 29 of Final Feasibility report, the Shallow Draught Berth will handle a traffic of 1.62 Million Tonnes during the year 2014-15 and it will increase to 2.00 Million Tonnes during the year 2020-21. Hence, the stage wise development has been planned. The same could not be predicted and hence larger size vessels is not considered for capacity calculation for upfront tariff. Scope of the project covers only handling of construction materials. Hence, handling other cargoes is outside the scope and will be not permitted. During 2008-09, the total volume of construction materials handled was 12,47,124 tonnes. The bagged cargo comprises Timber & building blocks, with a quantity of 4,03,650 tonnes constitutes approx. 33% of the total volume handled. Hence 35% for bagged cargo & 65% for dry bulk has been assumed. The Berth hire calculations are revised as per optimal capacity calculations and the revised berth hire charges is Rs.1.6613 per GRT (Foreign) and Rs.0.997 per GRT (Coastal) and revised Berth Hire Calculation and Revenue calculation sheet are furnished.																								

	at 7 lakh tons and 13 lakh tons respectively. This position may be clarified and the difference may be reconciled.	
	(e). The share of foreign cargo and coastal cargo in the optimal capacity may be furnished separately for bagged cargo and dry bulk cargo.	Taking into consideration the present cargo scenario of construction materials, the entire cargo is considered as 'foreign cargo'.
3.	<b>Capital Cost:</b>	
	(a). <b>Civil Construction Cost:</b>	
	(i). The estimated civil construction cost furnished by the port does not give break up of capital cost for each items mentioned in the guidelines. However, as seen from the Project Feasibility Report furnished by the port, the civil construction cost considered by the port appears to be towards (a) construction of stone bund along the jetty including filter layers and (b) hardening of backup area of 2.50 hectares. The TPT is requested to justify the expenditure on construction of stone bund.	(i). The statement showing the capital cost for civil works including Berth apron etc., storage yard for Rs.3858.37 lakhs is furnished. For development of storage yard, the reclamation using dredged materials with in stone bund area is to be carried out. The total cost of storage yard includes cost of stone bund and hardening of backup area.
	(ii). The civil cost considered by the port does not include the cost of Berth apron and approach, Transit sheds, Roads, Rail Tracks and Buildings prescribed in the normative list of civil works in the guidelines. The reasons for not considering these items of works in the estimation of civil construction cost may be explained.	(ii). The total width of jetty is 30m which is inclusive of apron. No separate approach is required as the existing SDB serves as the approach. Rail tracks already exist near the backup area. No transit shed is considered for this project.
	(iii). The civil cost includes an item for hardening the back-up area of 25,000 sq. m. In this connection, the feasibility report furnished by the port states that the cost of filling the area with dredged material has not been included in the estimate. The reason for not including the cost for this item in the civil cost estimate may be explained.	(iii). TPT is to execute capital dredging project in which a quantum of 3.20 Million Cum. of dredged materials will be generated and the water area at the back side of the Berth will be reclaimed using the dredged materials. Separate provision is made in the dredging contract for filling the area with dredged materials. The back-up area of the SDB will be reclaimed and handed over to PPP Operator. Hence, cost of filling the area with dredged material is not included in the estimate.
	(iv). The proposal does not substantiate the civil cost estimate of Rs.38.58 crores with documentary support. The Project Feasibility Report also does not contain the documents validating the estimates of capital cost. Furnish copies of documentary support / calculations / rate analysis considered by the port / consultant appointed by the port to justify the estimation of capital cost for civil works.	(iv). Civil cost estimate are based on works of similar nature recently carried out at Chennai, Ennore and Tuticorin Port. Break up cost of civil works as per guidelines will be prepared by the successful bidder based on the detailed engineering study to be carried out by them after choosing the equipment.
	(b). <b>Mechanical Equipment Cost:</b>	
	(i). As per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines, equipment shall include 3 Nos. Level Luffing wharf cranes of 20 T capacity with grab / hook attachments, 4 Nos. FLT of 5 T capacity, 2 Nos. FLT of 10 T capacity, 3 Nos. Pay Loaders of 10 T capacity and Power, Lighting & Communication. As seen from the Project Feasibility Report furnished by the port, the	(i). For handling construction materials, 1 Harbour Mobile Crane of handling capacity 8400T/day is considered adequate. In addition, 2 no. Payloaders (one in hatch and 1 in wharf) have been considered. FLTs are not considered necessary for this type of cargo.

<p>TPT has considered (a) 1 No. Harbour Mobile Crane of 42 T capacity with one grab and (b) 2 Nos. Pay loaders of 10 T capacity. The reasons for not considering other items of equipment listed in the guidelines may be furnished.</p>	<p>(ii). Mobile Harbour Crane is versatile equipment with long reach with higher loads. MHC's are highly reliable with unsurpassed mobility with low operation costs. Also, TAMP has already given approval for procurement of MHC on PPP basis for another proposal at TPT.</p>																														
<p>(ii). The port has considered 1 No. Harbour Mobile Crane of 42 T capacity with one grab as against 3 Nos. Level Luffing wharf cranes of 20 T capacity with grab / hook attachments prescribed in normative list of equipments. The deviation in this regard may be justified. Also, please clarify whether the impact of this deviation in the handling rate has been reckoned with in the calculation of optimal capacity.</p>	<p>(iii). Taking into account the current and future traffic growth, the requirement of MHC as 1 No. is found sufficient. Hence, there will not be any requirement for installing one more MHC.</p>																														
<p>(iii). It may be confirmed that only one MHC can be deployed at the proposed berth. If the PPP operator puts up additional MHCs at a later stage, the capacity assessed will undergo manifold increase, but capital cost will not proportionately increase as civil cost is considered fully even with one MHC.</p>	<p>(iv). Based on the indicative cost obtained by the suppliers, the approx. cost has been worked out as below:</p>																														
<p>(iv). The equipment cost for 1 Nos. Harbour Mobile Crane and 2 Nos. Pay loaders has been estimated at Rs.17.00 crores. In the absence of workings for the estimated cost of equipment, the estimates could not be verified with reference to the budgetary offers furnished by the port under cover of its letter dated 25 March 2010. The TPT is, therefore, requested to furnish detailed workings for the estimated capital cost of equipment linking the budgetary offer furnished by it. Also, please confirm that the estimated cost of Rs.17.00 crores includes taxes and duties and incidental costs upto installation and commissioning of the equipment.</p>	<table border="0"> <tr> <td>MHC cost</td><td>-</td><td>Euro 22,48,000</td></tr> <tr> <td>Grab cost</td><td>-</td><td>Euro 1,20,000</td></tr> <tr> <td>Total cost</td><td>-</td><td>Euro 23,68,000</td></tr> <tr> <td>Total cost (in Rs.)</td><td>-</td><td>Rs14.20 Cr</td></tr> <tr> <td colspan="3">(exchange rate 1Euro=Rs 60)</td></tr> <tr> <td colspan="3">So, the estimated cost</td></tr> <tr> <td>MHC</td><td>-</td><td>Rs 14.20 Cr</td></tr> <tr> <td>Payloaders (2 no.)</td><td>-</td><td>Rs 1.00 Cr</td></tr> <tr> <td>Freight &amp; taxes</td><td>-</td><td>Rs 1.80 Cr</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>-</td><td>Rs 17.00Cr</td></tr> </table>	MHC cost	-	Euro 22,48,000	Grab cost	-	Euro 1,20,000	Total cost	-	Euro 23,68,000	Total cost (in Rs.)	-	Rs14.20 Cr	(exchange rate 1Euro=Rs 60)			So, the estimated cost			MHC	-	Rs 14.20 Cr	Payloaders (2 no.)	-	Rs 1.00 Cr	Freight & taxes	-	Rs 1.80 Cr	Total	-	Rs 17.00Cr
MHC cost	-	Euro 22,48,000																													
Grab cost	-	Euro 1,20,000																													
Total cost	-	Euro 23,68,000																													
Total cost (in Rs.)	-	Rs14.20 Cr																													
(exchange rate 1Euro=Rs 60)																															
So, the estimated cost																															
MHC	-	Rs 14.20 Cr																													
Payloaders (2 no.)	-	Rs 1.00 Cr																													
Freight & taxes	-	Rs 1.80 Cr																													
Total	-	Rs 17.00Cr																													
<p>(v). The estimates for civil and equipment cost includes 7% supervision charges, 3% contingencies and 4% works contract tax (on 65% of base cost). It may be confirmed whether these charges / taxes are also applicable on the equipment cost considered in the estimates.</p>	<p>(v). Yes</p>																														
<p>(c). <u>Miscellaneous works:</u></p> <p>In the normative list prescribed in the guidelines, water supply and sewage are grouped under Civil works and Power, Lighting &amp; Communication are grouped under equipment. The port has included these works under the capital cost of miscellaneous items. As per the guidelines, miscellaneous capital cost does not envisage these items. The capital cost of power and lightning, communication, water</p>	<p>The 5% for Miscellaneous expenditure in the capital cost for civil works comes to Rs.28.56 Crores to water supply, drainage, power, lighting etc., has since been deleted.</p>																														



	supply and sewage may be excluded from the capital cost of miscellaneous items and considered under equipment cost and civil cost.	
4.	<p><b>Operating Cost:</b></p> <p>(a). The port has considered fuel consumption of 50 Litres/hour for the 42 T Harbour Mobile crane. Furnish the basis for estimating the fuel consumption at 50 Ltrs./hour supported by documentary proof.</p> <p>(b). The port has considered the norm of 4000 hours in estimating fuel cost. However, as per optimal capacity calculation, the berth working hours is considered at 6132 hours at 70% utilization (365 x 24 x 0.7). The fuel cost for harbour mobile crane may be revised for the actual berth working hours as per the optimal capacity.</p> <p>(c). As per the upfront tariff guidelines, the license fee has to be estimated as per rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trusts. The TPT is requested to furnish workings for the rate of Rs.8/- per sq. m. considered by it in the estimation of licence fee at Rs.24.00 lakhs per annum. The TPT may also confirm that the rate considered by it is as per the Lease Rental rates approved by this Authority vide Order No.TAMP/35/2003-TPT dated 18 November 2004 taking into account the escalation factor up to 1 January 2010.</p>	<p>The fuel consumption of MHC varies with type of operation and facilities utilized. However, we have assessed &amp; estimated the fuel consumption at 50 litres/hour based on feedback given by the suppliers.</p> <p>Revised revenue calculation duly correcting the operating expenditure by considering the 6,132 working hours is furnished. The revised handling charges works out to Rs.56.82/M.T (Foreign) and Rs.34.09/M.T (Coastal). Miscellaneous charges works out to Rs.2.99/M.T.</p> <p>Licence fees (Storage) inside security wall approved at Rs.8/-Sq.m/month in the Scale of Rates of TPT approved vide Authority Order dated 14.7.2008 is considered.</p>
5.	<p><b>Berth Hire Charges:</b></p> <p>(a). In Berth Hire calculation, the TPT has considered, inter alia, the average DWT and average parcel size of the vessels in respect of dry bulk cargo at 10000 Tons and 6000 Tons, respectively. As per the feasibility report (Table 15 &amp; 16) furnished by the port, the average DWT and average parcel size of dry bulk vessels handed by the port during the last 5 years from 2004-05 to 2008-09 works out to 37625 Tons and 30602 Tons respectively. Reasons for considering the average DWT and average parcel size at a very lower level for dry bulk vessels in the calculation of berth hire charges may be clarified and revised. In the event of revision of average DWT and average parcel size, the average GRT of the vessels considered at 7000 Tons may also be reviewed.</p> <p>(b). The share of foreign vessels and coastal vessels in the total GRT hours considered in the berth hire computation may be furnished.</p>	<p>In the Berth hire calculation, the average DWT and average parcel size of the vessels in respect of dry bulk cargo at 10000 Tons and 6000 Tons respectively is considered for the proposed Shallow Draft Berth alone for handling construction materials. The average DWT and average parcel size of dry bulk vessels during the 5 years period from 2004-05 to 2008-09 works out to 37,625 Tons and 30,602 Tons respectively vide Table 15 &amp; 16 of Feasibility Report includes the handling dry bulk like Industrial coal in other Berths. As the proposed shallow draft berth will have a lower draft, the lower average DWT and lower average parcel size is considered.</p> <p>Taking into consideration the present cargo scenario of construction materials, the entire cargo is assumed to be as 'foreign cargo'</p>
6.	<p><b>Scale of Rates:</b></p> <p>(a). The port has proposed a uniform cargo handling rate for both bagged cargo and dry bulk cargo. As the nature of bagged cargo like timber and granite is different from the nature of dry bulk cargo like sand, stone, etc. and the handling rate for the two</p>	<p>In view of the fact that for the same cargo efficiency rates differ from vessel to vessel based on the type and age of the vessel deployed quantity of cargo available at that time etc., As such, it is desirable for a uniform cargo handling rate for both bagged cargo and dry bulk cargo.</p>

types of cargoes also varies considerably, the port may prescribe differential rates for bagged cargo and dry bulk cargo based on the share of each type of cargo considered in the optimal capacity.	
(b). Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. The port may confirm that it does not expect to handle coastal vessel / cargo at the proposed facility.	Based on the current trends of construction materials cargo throughput, such vessels are considered to be foreign.
(c). The Port has not proposed any storage charges for the cargo likely to be kept in the yard beyond free days and the 5% revenue requirement to be apportioned towards storage charges, as per the norms, has been included in the cargo handling charges. However, the port has not justified the deviation from the stipulated norms. In this context, it is relevant here to mention that the port has considered a plot turnover ratio of 32 for export cargo and 24 for import cargo which indicates that the average stay of cargo at port is 11 days for export cargo and 15 days for import cargo. Accordingly, the export cargo will be loaded on to the vessel within the free period of 15 days. But, on the import side, considering a free period of 5 days, as stipulated in the guidelines, and one day for average stay of vessel at berth, about 60% of the cargo will stay beyond the free days for an average period of 9 days. In the absence of storage charges prescribed in the SOR, the Operator will not be in a position to recover any charges from the users in respect of overstaying import cargo. In view of this, the port may review its stand and prescribe storage charges.	As the cargo is expected to be evacuated within 15 days free period as per norms for exports, there will not be any storage charge after free period. Hence the same element is clubbed with handling charges for recovery. Regarding import cargoes, Timber is the only cargo to be handled 4,00,674 tonnes per annum with an output rate of 4000 tonnes / day for 100 berth days. The same will be taken outside the port area for private storage yard within free period.
(d). The draft SOR provided by the port, in clause 1.2 (v) (b), indicates penal interest will be 18% p.a. The same may be changed as SBI Prime Lending Rate + 2%.	As suggested, the penal interest will be accepted as SBI Prime Lending Rates +2% as per clause 2.18.2 of TAMP guidelines dated 31.3.2005
(e). The list of services proposed to be rendered towards levy of composite cargo handling rate may be listed out in Section 3 of the draft SOR proposed by the port.	Charges for landing places and handling charges of equipments are included.
(f). The conditions (i) to (vii) proposed under Chapter-3 appear to be for performance linked tariff. The relevance of such conditions to the subject proposal for fixation of upfront tariff for construction of berth for handling construction materials may be explained. Keeping in view the list of services proposed to be rendered for levy of composite handling rate. If the above conditions are found not relevant, they may be deleted from the proposed SOR.	The conditions of performance linked tariff under Chapter-3 is incorporated in line with the rates approved by the Authority for fixation of hire charges of 80-T Mobile crane operated by M/s PSTS & Sons Pvt. Ltd., vide order No.30.12.2009. The Authority may like to take a decision in this regard.

(g). Since the TPT has stated that the capital cost estimates reflects the current market rates, it is requested to incorporate a general note in the draft SOR stating that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of variation in the Wholesale Price Index occurring between 1 January 2010 and 1 January of relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of relevant year to 31 March of the following year.	The suggestion to incorporate a general note in the draft SOR stating the tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of variation in the Wholesale Price Index occurring between 1 January 2010 and 1 January of relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year is accepted
---	--

6. While furnishing clarifications to the queries raised by us, the TPT has made certain modifications to its original proposal. Fuel consumption for Harbour Mobile Crane has been estimated for 6120 hours based on berth working hours, License fee on waterfront area to be allotted to the PPP operator has also been revised. The Annual Revenue Requirement from cargo handling activity is revised to Rs.1207.14 lakhs from Rs.1164.19 lakhs estimated earlier. The Berth hire charges have been revised considering the share of bagged cargo and dry bulk cargo reckoning the handling rate of each cargo group. The revised rates proposed by TPT are as given below:

Particulars of the tariff	Unit	Foreign	Coastal
Berth Hire	Per GRT per hour or part thereof	Rs.1.6613	Rs.0.997
Handling charges	Per Metric Tonne	Rs.56.82	Rs.34.09
Misc. charges	Per Metric Tonne	Rs.2.99	Rs.2.99

7.1. A joint hearing in this case was held on 30 June 2010 at the Tuticorin Port Trust. The TPT made a power point presentation its proposal. At the joint hearing, TPT and the concerned users/ organisation bodies/ RFQ applicants have made their submissions.

7.2. As agreed at the joint hearing, the TPT was requested to consider the issue of prescribing free days and storage charges and amend its proposal accordingly.

7.3. M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. was advised to furnish their comments to TPT. The TPT was requested to examine the comments of M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd., and furnish its response thereon.

8.1. As decided at the joint hearing, M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. vide letters dated 6 and 7 July 2010 has furnished its comments to TAMP with a copy endorsed to the port. M/s.Indian Port Terminals has furnished written submission after the joint hearing. The TPT vide its letters dated 9 July 2010 and 14 July 2010 has furnished its response on the comments of M/s.Indian Port Terminals and M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd

8.2. The TPT has also furnished revised calculation vide its letter dated 9 July 2010. The main modifications done by the TPT with reference to the original proposal are summarised below:

- (i). The operating cost towards fuel consumption for Harbour Mobile Crane has been estimated for 6120 hours based on berth working hours considered in the optimal capacity calculation as against 4000 hours considered earlier..
- (ii). The waterfront area to be allotted to the PPP operator has been revised from 15,869 sq. mtrs. to 18,200 sq. mtrs. Consequently, the Licence Fees estimated in the operating cost has also been revised.
- (iii). The unit rate of fuel was updated from Rs.38.19 per litre to Rs.40.44 per litre to reflect the prevailing rate.
- (iv). The TPT has confirmed that the investment to be made by the port towards cost of dredging the basin to 8 mtrs. will be recovered from the shippers directly by the TPT.

- (v). The proposed berth hire charges have been revised considering the share of bagged cargo and dry bulk cargo reckoning the handling rate factored in optimal capacity calculation.
- (vi). The TPT has reworked the apportionment of Annual Revenue Requirement (ARR) in order to arrive at storage charges. It has proposed to apportion 96% of ARR towards cargo handling charges and 2% each from Storage charges and Miscellaneous charges. Accordingly, the ARR from cargo handling activity, storage activity and miscellaneous services stands at Rs.1167.55 lakhs, Rs.24.32 lakhs and Rs.24.32 lakhs respectively.
- (vii). The revised rates proposed by TPT are as given below:

Particulars of the tariff	Unit	Foreign	Coastal
Berth Hire	Per GRT per hour or part thereof	Rs.1.6613	Rs.0.997
Handling charges	Per Metric Tonne	Rs.57.84	Rs.34.70
Storage charges	Per Metric Tonne Per day		
	First 6 days after free period	Rs.6.03	Rs.6.03
	Next 6 days (7 <sup>th</sup> to 12 <sup>th</sup> day)	Rs.11.81	Rs.11.81
	Thereafter (from 13 <sup>th</sup> day)	Rs.23.62	Rs.23.62
Misc. charges	Per Metric Tonne	Rs.1.21	Rs.1.21

- (viii). The TPT has also requested this Authority to fix separate rates for bagged cargo and bulk cargo as considered appropriate and confirmed that it will abide by the decision of this Authority in this regard.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for handling construction materials at the proposed shallow draught berth in the Tuticorin Port Trust (TPT).
- It has been clarified to the port that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts of February 2008, the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo handling berth at Tuticorin Port during the next five years.
- (ii). The original proposal filed by the TPT does not propose storage charge. The TPT at our instance has reviewed its earlier proposal and has filed a revised proposal dated 9 July 2010 incorporating tariff for storage of cargo along with other modifications to its proposal as explained in the earlier part of this Order. The revised proposal filed by TPT vide its letter dated 9 July 2010, along with the information / clarification furnished during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii). The TPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 and generally based its proposal on the norms prescribed for a multi-purpose cargo handling terminal. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.
- (iv). The optimal capacity of the terminal is assessed by the port at 2018450 tonnes and is rounded off to 2.0 Million per annum in the upfront tariff calculation.
- (a). The share of vessels carrying bagged cargo and dry bulk cargo is taken at 35% and 65% respectively reportedly based on the cargo share pattern during 2008-09 as reported by the TPT.

The list of equipment suggested in the guidelines includes 3 nos. of level luffing wharf crane of 20 Tonne capacity with grab/ hook attachments of the other items. The TPT has, however, considered 1 no. of 42 tonnes mobile harbour crane. However, handling rates of 10,000 tonnes per day for dry bulk and 4,000 tonnes per day for bagged cargo are considered as per the norms prescribed for multipurpose terminal operating with 3 level luffing cranes of 20 tonnes to determine the optimal capacity.

In this regard, the following points are considered:

- Though 1 Mobile Harbour Crane of 42 tonnes capacity is proposed by the port, the handling rates as per the norms are considered and therefore the change in the equipment composition may not have affected the optimal capacity.
  - The upfront tariff guidelines require considering optimal capacity at 70% of the maximum capacity. In respect of the multipurpose terminal a provision is included in the guidelines with reference to calculation of power and fuel cost that the norm of 4,000 hours of working in a year is to be adopted. Consequently, in the earlier Orders relating to multipurpose terminals, capacity determination was made with reference to working of crane for 4,000 hours per annum instead of 6,132 hours per annum at 70% level (70% x 365 x 24). The same parameter of 4,000 hours per annum was applied for determining hire charges of Mobile Harbour Cranes elsewhere. In this case, the port has, however, computed capacity for 6,120 hours of working in a year, which, in fact, is an improvement of the prescribed norm.
  - There can be an argument that the berth can accommodate more than 1 mobile crane. The TPT has not pointily allayed this apprehension by a categorical statement that only 1 such Mobile Harbour Crane would be technically feasible in the berth. The argument of the port is that 1 number of Mobile Harbour Crane is sufficient taking into account the current and future traffic. If the operator puts up additional crane at the later stage, the capacity assessed will undergo manifold increase. It is noteworthy that the upfront tariff guidelines for multipurpose terminal do not prescribe any norm for the number of Mobile Harbour Crane to be deployed but prescribe deployment of 3 numbers of 20 tonnes wharf cranes. As mentioned earlier, daily handling rate is considered at the normative level prescribed in the guidelines and the number of working hours per annum is considered at 70% of the total time. Therefore, the deviation in the equipment does not result in any underestimation of optimal capacity, otherwise to be calculated as per the guidelines.
- (b). The upfront tariff guidelines of multipurpose berth do not require assessment of yard capacity and, therefore, the capacity of the terminal is equal to the capacity determined for the quayside. The TPT has, however, confirmed that the yard facilities provided will be sufficient to handle the assessed optimal capacity of 2 Million Tonnes Per Annum.
- (c). The TPT has considered optimal capacity of 2 Million Tonnes to frame its proposal for setting upfront tariff in this case. Subject to the discussions above, the optimal capacity of the terminal works out to 2018450 tonnes per annum which is considered in this analysis without resorting to any rounding off.

(v). Capital Cost:

The capital cost estimated by the TPT for the facility to be developed at shallow draught berth is Rs.64.01 crores of which Rs.33.35 crores is towards berthing activity and Rs.30.66 crores is for cargo handling services as explained hereunder:

(a). Berthing activity:

- (i). As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services shall include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.
- (ii). The capital cost estimated by the TPT for berthing activity does not include cost of dredging the dock basin. The TPT has clarified that the dock basin area in front of the proposed SDB and the dock basin area in front of the subsequent berth proposed to be developed by the TPT for handling cement and related raw Materials would be a common manoeuvring area for both the PPP Operators and the TPT. As the TPT will bear the dredging cost, it has proposed to collect a dredging levy. The dredging levy was proposed to be collected from the PPP operator in the initial proposal. On being pointed out, that estimates do not include provision for such expenditure by the PPP operator nor there is any enabling provision for the operator to recover the said levy, the TPT has reviewed and proposed to recover the proposed dredging levy directly from users. Such a levy, if becomes necessary, will have to be approved separately by this Authority and included in the Scale of Rates of the Port Trust. This will not, therefore, have any impact on the upfront tariff exercise in hand.

(b). Cargo handling activity:

- (i). Civil construction cost:  
The civil construction cost estimated by the TPT includes construction of stone bund and hardening of back up area for development of storage yard. It does not include the cost of other items such as transit sheds, roads, rail tracks, buildings, etc. as prescribed in the normative list of civil works for a multi-purpose terminal in the guidelines. The TPT has clarified that since the existing SDB itself serves as approach, no separate approach is envisaged. Rail tracks already exist near the backup area and hence not envisaged. No transit shed is considered for this project in view of the nature of cargo to be handled. To our query to substantiate the civil cost with budgetary quotation/other documents, the TPT has stated that the civil cost estimates are based on works of similar nature recently carried out at Chennai, Ennore and Tuticorin Port and break up of civil works as per guidelines will be prepared by the successful bidder based on the detailed engineering study to be carried out by them after choosing the equipment. The guidelines require the costs to be considered as per the estimates by the Port Trust.

In view of the above, the civil construction cost and berth construction cost as estimated by the TPT is relied upon.

- (ii). Equipment cost:  
As per the guidelines, the equipment cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein. The list of equipment suggested in the guidelines indicates 3 nos. of Level Luffing Wharf crane of 20 Tonne capacity with grab / hook attachments, 6 Nos. Fork Lift Trucks (FLT) and 3 Nos. Pay loaders each of 10 T capacity, apart from Power, Lighting and Communication. As has been brought out earlier, the TPT has considered 1 No. of 42 tonnes capacity Mobile

Harbour Crane with one grab and 2 Nos. Pay loaders of 10 T capacity. The TPT has clarified that for handling construction materials, 1 HMC is considered adequate. The ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. has stated though movement of cargo from berth to stack yard forms integral part of the project, no provision has been made for any capital expenditure for the additional equipment that will be required to effect the cargo movement. The TPT has stated in its comments that the two pay loaders one each in hatch and wharf is considered in the equipment cost to meet the said movement of cargo. FLT's are not considered necessary for type of cargo to be handled.

It is noteworthy that clause 3.2 of the guidelines for upfront tariff setting give flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port and in view of port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Based on the clarifications furnished by the TPT, the number of handling equipment considered by the TPT for estimation of capital cost is accepted.

The cost of HMC considered by TPT is supported by budgetary quotations obtained by it in December 2009 & March 2010 respectively. Since the base cost of HMC is quoted in terms of Euro, the exchange rate for Euro considered by TPT at Rs.60.00 is adjusted to Rs.59,1725 based on the rates prevailing at the time of concluding this analysis. The cost of 2 pay loaders is considered at Rs.1 crores by the TPT whereas the cost as per the budgetary quotations provided by the TPT for front end loader, it works out to Rs.0.76 crores. The cost of two pay loaders are modified and considered at Rs.0.76 crores based on the budgetary quotations furnished by the port.

- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and engineering / supervision charge. While fixing the upfront tariff for coal terminal, the TPT had submitted that the provision for contingencies and supervision charge are based on the CPWD manual. These provisions were allowed while fixing upfront tariff for coal terminal at the TPT and hence the same position is maintained in this case also.
- (iv). The Miscellaneous capital cost estimated by TPT at 5% of the civil & equipment cost is as per the provisions in the guidelines and hence the same is considered.
- (v). The TPT has confirmed that the capital cost estimates reflect the current cost as civil costs are based on recent construction and equipment cost is based on budgetary quotation. In view of the clarification furnished by the TPT, the capital cost estimated by the TPT, subject to modification in view of updation in the exchange rate of Euro and the cost of pay loader, is relied upon.
- (c). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the upfront tariff cases to be decided during the year 2010-11 which is considered in this case also.

(vi). Operating Cost:

- (a). The guidelines stipulate consumption norm of power at 100 units/hour/crane for estimating power cost. Since the port proposes deployment of mobile harbour crane instead of three electrical luffing level wharf crane, the consumption norm prescribed in the guidelines for estimation of power consumed by crane is not found relevant in this case.

The fuel consumption for a 100 Tonne HMC is considered at 70 litres / TEU in the upfront tariff fixation of multipurpose cargo terminal in Paradip Port Trust. The TPT has estimated fuel consumption at 50 litres per hour for the HMC. The TPT has not furnished any documents or analytical proof for its estimate, but, has confirmed that the estimation is based on the feedback given by the suppliers of the equipment. In the absence of any fuel consumption norm prescribed in the guidelines for this capacity of HMC, the fuel consumption at 50 litres/hour estimated by TPT is relied upon.

The guidelines for multipurpose cargo terminal prescribe a norm of 4000 working hours in a year for cranes for estimating the fuel cost. The fuel cost estimated by the TPT in the revised proposal is with reference to the number of berth hours i.e. 6120 hours for handling the cargo. In our calculation, the number of berth hours comes to 6132 which is considered for estimating the fuel cost.

The fuel consumption estimated for 12 litres per hour per pay loader is found to be in line with the norms prescribed in the guidelines and is computed for 4000 hours as per the norms prescribed in the guidelines. Since the berth hours may not be relevant for the working of pay loaders, 4000 hours considered as per the norms prescribed in the guidelines for estimation of fuel cost is accepted.

The TPT has updated the unit rate of fuel considered by it in the initial proposal at Rs.38.19 per litre to Rs.40.44 per litre based on the prevailing market rate. Accordingly, the total fuel cost works out to Rs.162.81 lakhs.

- (b). The estimation of repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 5% on the mechanical and electrical equipment, insurance at 1% of the gross value of fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets are found to be as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c). The TPT has computed depreciation on civil assets including berth @ 3.34% and on mechanical assets @ 10.34% as per the Companies Act and according to the norms prescribed in the guidelines.
- (d). The TPT has calculated the lease rentals for the storage yard area as well as waterfront area to be allotted to the PPP operator under this project. The lease rental for storage yard area has been calculated for 25000 sq.mtrs. applying the rate of Rs.8/- per sq.mtrs. per month being the Licence Fees (storage) inside the security wall as per the existing SOR of TPT, approved by this Authority vide Order dated 14 July 2008. The TPT has also considered the lease rentals on 18,200 sq.mtrs. of water front area taking into consideration 10,400 sq.mtrs. for the berthing area of 25,000 DWT vessel and deck area of 7,800 sq.mtrs. The Licence fee of Rs.8/- per sq.mtr. per month applicable for area inside the security wall has been applied for calculation of lease rental for water front area also. This Authority has approved license fee for water front area while determining upfront rate in Tuticorin port Trust for coal berth also.
- (e). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

In its revised proposal, the TPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal, iron ore & multipurpose cargo berth terminals at various ports, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.



In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost is considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

(vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the TPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex - I.

- (a). As per the statement, the total revenue requirement from cargo handling service works out to Rs.1197.71 lakhs which is an aggregate of Return on a capital cost of Rs.482.48 lakhs and modified operating cost of Rs.715.24 lakhs.
- (b). The guidelines require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges.

As stated earlier, TPT did not initially propose any storage charges and had included the 5% revenue requirement towards storage in the handling charge on the grounds that the cargo is expected to be evacuated within free days on both import side and export side. The TPT has subsequently vide its letter dated 9 July 2010 while maintaining its earlier stand that cargo will be evacuated within the prescribed free period, in order to meet any eventuality during the operation of the berth, has reconsidered its earlier proposal and has proposed to apportion 96% of the revenue requirement towards handling charge, 2% towards storage charge and 2% towards miscellaneous charge in line with an Order passed by this Authority in respect of Visakhapatnam Port Trust. This Authority in its Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 while fixing upfront tariff for multipurpose berth at VPT has approved the proposal of VPT for a similar revenue apportionment between cargo handling, storage and miscellaneous charges.

Clause 3.8.2 of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement.

In view of the position explained by the TPT, this Authority accepts the apportionment of the total revenue requirement between the three tariff heads as proposed by the port. Based on the revised requirement estimated, the revenue apportioned to handling charge is Rs.1149.81 lakhs, Rs.23.95 lakhs from storage charge and Rs.23.95 lakhs from miscellaneous charge.

- (c). The TPT has proposed uniform tariff caps for the two commodity groups, viz. dry bulk cargo and bagged cargo despite the differences in their nature and handling rates. Based on our advice to consider proposing differential handling rate for the cargo groups proposed, the port in principle has agreed for prescription of differential tariff caps for dry bulk cargo and bagged cargo but the port has not proposed such differential rate. Differential tariff caps for dry bulk cargo and bagged cargo is calculated based on the handling rates applicable for the respective cargo group, i.e. based on the number of days the handling facility will be occupied for each cargo group. The composite handling rates for dry bulk cargo and bagged cargo accordingly work out to Rs.45 per tonne and Rs.112.51 per tonne respectively, as against the uniform rate of Rs.57.84 proposed by the port.
- (d). The TPT has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge as per the Government policy which is reflected in clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005. The revenue impact of allowing such concession is, however, not considered while arriving at the proposed rates. The ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. has also made the same point and has stated that it will adversely effect the operator if the

coastal volume is beyond the level considered by the TPT in the upfront tariff calculation. On being pointed out, the port has confirmed that no coastal vessels/coastal movement of cargo are envisaged at the proposed coal terminal. The port is of the firm view that the entire cargo would be of foreign nature. This Authority relies on the submission made by the port. Though prescribing concessional rates for coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for coastal category in line with the Government policy in this regard.

- (e). As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The port has assumed 10% of the optimal capacity would attract storage charges for an average period of 2 days beyond the stipulated free period.

Based on the revised revenue requirement, the storage charge estimated by the TPT is modified following the approach adopted by the TPT and calculated at Rs.5.93 per tonne per day or part thereof for the first six days after free period, Rs.11.86 per tonne per day or part thereof for the next 6 days and Rs.23.72 per tonne per day or part thereof thereafter maintaining the differential slab rate ratio adopted by the TPT.

- (f). Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge works out to at Rs.1.19 per tonne as against Rs.1.21 per tonne proposed by the TPT. The miscellaneous charge is stated to be a composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, safety measures and sweeping of cargo on the wharf which is marginally modified to state that it will cover all services which is not specifically prescribed.

- (g). The TPT has estimated the revenue requirement from berthing service at Rs.711.70 lakhs. After correcting the rounding off differences, the revenue requirement is slightly modified and estimated at Rs.711.81 lakhs (i.e. Rs.533.68 lakhs being 16% return on a capital cost of Rs.3335.50 lakhs and operating cost of Rs.178.13 lakhs).

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at various ports has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.

The TPT in the revised proposal has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Re.1.6613 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the TPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by the Authority in other upfront tariff cases. As already stated in para viii (d) above, the TPT has prescribed concessional berth hire to coastal vessels as per the Government policy, on a notional basis without considering the revenue impact on account of such concession.

Based on the modified revenue requirement, Berth hire charge works out to Rs.1.6583 per GRT per hour for foreign going vessels and Rs.0.995 per GRT per hour for coastal vessels. Detailed computation of berth hire is furnished in the Annex - II attached.

- (viii). The TPT has stated that shallow draught berth is envisaged to handle vessels of size upto 20000 DWT / 25000 DWT. However, the calculations furnished by the TPT assumes the vessel size of upto 10,000 DWT. The port has clarified though the berth is designed to handle 25,000 DWT vessels, initially, the dock basin area in front of the proposed Shallow Draught Berth will be dredged to 10.3 metres to cater to 10,000 DWT vessels and in future it is proposed to deepen to cater to 25,000 DWT vessels. The port has expressed inability to predict the share of larger size vessels at this juncture. Any change in the vessel size may have an impact on the revenue model considered in this analysis. The upfront tariff approved in this Order shall be subject to review when vessel above 10000 DWT calls the port at the said terminal on completion of the proposed deepening of the dock basin/ berth approach. The TPT is advised to include a suitable provision in the bid documents about review of tariff at a future date and also to ensure that a suitable proposal is filed by it for review, when the contingency arises.
- (ix). The general conditions relating to applicability of concessional rates to coastal vessels / cargo, rounding off the bill amount, no refund / claim for amount less than Rs.100/- and users not required to pay for delays beyond reasonable level attributable to the operator proposed by the TPT are in line with the general conditions prescribed in other Major Ports / Terminals. The proposed definition of 'week' is deleted as it is not found relevant in this case.
- (x). Recognising that conditionalities fixed now would be applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.
- (xi). The conditions indicating the quantum of Ousting priority / Priority berth hire charges have been modified such that the rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of TPT. Some of the general notes under Berth Hire charges defining false signal, are included.
- (xii). The TPT has proposed various conditionalities under cargo handling charge about increase/ decrease in the handling charge if the handling rate varies, giving allowance for stoppage of HMC, for arriving at the average berth day output of HMC, and has also proposed provisions to measure performance in case of breakdown of HMC for more than an hour, stoppage of operations of HMC, penalty in case of shifting of vessel on account of breakdown / non-performance of vessel etc. The TPT has borrowed the conditions proposed by it for fixation of upfront tariff for mechanical handling equipment. It has to be recognised that the instant proposal is for setting upfront tariff for comprehensive handling service to be offered in a terminal and not for a stand alone mobile harbour crane. Performance linked tariff structure was not prescribed in other upfront tariff cases except for the case of hire charges for Mobile Harbour Cranes fixed for operation at any of the existing berths of the Major Port Trusts. In this case also, performance related tariff and the associated conditionalities are not prescribed. The TPT may, however, examine the matter further and propose performance linked tariff structure, if it becomes absolutely necessary at the proposed terminal.
- (xiii). The TPT has not indicated the services proposed to be rendered against the levy of composite cargo handling charge in the draft SOR forwarded by it. The services covered under the levy of composite handling charge has been prescribed as a note under Chapter-3 – 'Cargo Handling Charges' to cover (i). unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard up to a free period of 5 days and loading for delivery in respect of import cargo and (ii). unloading of the cargo at the stackyard, storage at the stackyard up to a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates in line with the conditions prescribed in other Major Ports / Terminals.

- (xiv). Some common conditions such as 'day of reckoning the free period for export cargo', and 'storage charges not to accrue when the terminal operator is not in a position to deliver the goods' etc. have been included under Chapter-4 'Storage Charges'.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are around January 2010 period as reported by the TPT, it is found appropriate to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Tuticorin Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Tuticorin Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Tuticorin Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months. The quarterly report should specifically highlight any deviation from the parameters assumed to determine the tariff caps in this Order.

12. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for Shallow Draught Berth for handling construction materials at Tuticorin Port Trust attached as Annex - III.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

## ANNEX - I

**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR THE PROPOSED 'CONSTRUCTION OF SHALLOW DRAUGHT BERTH FOR HANDLING CONSTRUCTION MATERIALS' AT TUTICORIN PORT ON DBFOT BASIS**

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by TPT			Estimates considered by TAMP
		Proposal vide letter dated 17 March 2010	Revised vide letter dated 23 June 2010	Revised vide letter dated 9 July 2010	
I	<b>Optimal capacity</b>				
(a)	Percentage share of capacity of cargo to be handled				
	Bagged cargo like timber, granite, etc. (S1)	35%	35%	35%	35%
	Dry bulk cargo like stone, sand, etc. (S2)	65%	65%	65%	65%
(b)	Handling rate of cargo vessels carrying (in tonnes/day)				
	Bagged cargo like timber, granite, etc. (P1)	4000	4000	4000	4000
	Dry bulk cargo like stone, sand, etc. (P2)	10000	10000	10000	10000
(c)	Optimal Capacity (in tonnes)	2018450	2018450	2018450	2018450
	<b>Total Optimal Capacity</b>	<b>2018450</b>	<b>2018450</b>	<b>2018450</b>	<b>2018450</b>
II	<b>Capital Cost</b>				
(i)	<b>Cargo Handling Activity</b>	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)	(Rs. in lakhs)
(a)	<b>Civil Cost</b>				
	Construction of stone bund along the Jetty	446.12	446.12	446.12	446.12
	Hardening of back-up area of 25000 sq. m.	450.00	450.00	450.00	450.00
	Sub total	896.12	896.12	896.12	896.12
	Supervision charges @ 7% on base cost	62.73	62.73	62.73	62.73
	Contingencies @ 3% on base cost	26.88	26.88	26.88	26.88
	Works Contract tax @ 4% on 65% of base cost	23.30	23.30	23.30	23.30
	<b>Subtotal (a)</b>	<b>1009.03</b>	<b>1009.03</b>	<b>1009.03</b>	<b>1009.03</b>
(b)	<b>Equipment Cost</b>				
	Cost of HMC 1 No. & Pay loaders 2 Nos.	1700.00	1700.00	1700.00	1657.20
	Supervision charges @ 7% on base cost	119.00	119.00	119.00	116.00
	Contingencies @ 3% on base cost	51.00	51.00	51.00	49.72
	Works Contract tax @ 4% on 65% of base cost	44.20	44.20	44.20	43.09
	<b>Subtotal (b)</b>	<b>1914.20</b>	<b>1914.20</b>	<b>1914.20</b>	<b>1866.01</b>
(c)	<b>Miscellaneous (5% on (a) and (b))</b>	<b>142.79</b>	<b>142.79</b>	<b>142.79</b>	<b>140.43</b>
	<b>Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)</b>	<b>3066.02</b>	<b>3066.02</b>	<b>3066.02</b>	<b>3015.47</b>
(ii)	<b>Capital Cost For Berthing Services</b>				
(a)	Construction of berth	2962.25	2962.25	2962.25	2962.25
(b)	Supervision charges @ 7% on base cost	207.36	207.36	207.36	207.36
(c)	Contingencies @ 3% on base cost	88.87	88.87	88.87	88.87
(d)	Works Contract tax @ 4% on 65% of base cost	77.02	77.02	77.02	77.02
	<b>Total Capital cost for berthing services (a) to (d)</b>	<b>3335.50</b>	<b>3335.50</b>	<b>3335.50</b>	<b>3335.50</b>
(iii)	<b>Total Capital cost of the project [(i) + (ii)]</b>	<b>6401.52</b>	<b>6401.52</b>	<b>6401.52</b>	<b>6350.97</b>

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by TPT			Estimates considered by TAMP
		Proposal vide letter dated 17 March 2010	Revised vide letter dated 23 June 2010	Revised vide letter dated 9 July 2010	
III	<b>Operating Cost</b>				
(i)	<b>Cargo Handling Activity</b>	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)
(a)	<b>Fuel Cost</b>				
	Harbour Mobile Crane (50 Ltrs./hr. - no norm)	76.38	117.09	123.99	123.99
	Payloaders - 2 Nos. (12 Ltrs./hr. as per norm)	36.66	36.66	38.82	38.82
	Subtotal (Fuel cost)	113.04	153.75	162.81	162.81
(b)	<b>Repair &amp; Maintenance</b>				
	Civil Assets (1% on civil capital cost)	10.09	10.09	10.09	10.09
	Mechanical Assets (5% on mech. capital cost)	95.71	95.71	95.71	93.30
(c)	<b>Insurance (1% on Gross fixed assets)</b>	30.66	30.66	30.66	30.15
(d)	<b>Depreciation</b>				
	Civil Assets (@ 3.34% on gross block)	33.70	33.70	33.70	33.70
	Mechanical Assets (@ 10.34% on gross block)	197.93	197.93	197.93	192.95
(e)	<b>License Fee (Rentals for land &amp; other port assets)</b>				
	Waterfront area (original proposal 15869 sq. m. @ Rs.8/sq. m. per month) (revised proposal 18200 sq.m. @ Rs.8/sq.m. per month)	15.23	17.47	17.47	17.47
	Stackyard (25000 sq. m. @ Rs.8/sq. m. per month)	24.00	24.00	24.00	24.00
(f)	<b>Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)</b>	153.29	153.29	153.29	150.77
	<b>Total Operating Cost (a) to (f)</b>	<b>673.65</b>	<b>716.60</b>	<b>725.66</b>	<b>715.24</b>
IV	<b>Revenue Requirement &amp; proposed tariff</b>	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)
(i)	<b>Cargo Handling charge</b>				
(a)	<b>Revenue Requirement</b>				
	(i) Total Operating Cost	673.65	716.60	725.66	715.24
	(ii) Return on capital Employed @ 16%	490.54	490.54	490.54	482.48
	(iii) Total Revenue requirement from cargo handling activity	1164.19	1207.14	1216.20	1197.72
(b)	<b>Apportionment of Revenue Requirement</b>				
	(i) Handling Charges (96% of ARR)	1105.98	1146.78	1167.55	1149.81
	(ii) Storage Charges (2% of ARR)	0.00	0.00	24.32	23.95
	(iii) Miscellaneous Charge (2% of ARR)	58.21	60.36	24.32	23.95
	(iv) Total Revenue requirement from cargo handling activity	1164.19	1207.14	1216.19	1197.71
(c)	<b>Proposed tariff (Rs. per tonne)</b>				
(i)	<b>Composite Handling Charge</b>				
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	1105.98	1146.78	1167.55	1149.81
	Capacity (Million Tonnes per annum)	2.00	2.02	2.02	2.02
	Composite Handling Charge (foreign)	55.30	56.82	57.84	
	Composite Handling Charge (coastal)	33.18	34.09		
	<b>Composite Handling Charge - Cargowise foreign</b>				
	Drybulk cargo	Not prescribed	Not prescribed		45.00
	Bagged cargo	Not prescribed	Not prescribed		112.51
(ii)	<b>Storage Charge</b>				
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	0.00	0.00	24.32	23.95
	% of Cargo to attract storage charge	0%	0%	10%	10%
	Cargo likely to pay storage charge (in tonnes)			201845.00	201845.00

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by TPT			Estimates considered by TAMP
		Proposal vide letter dated 17 March 2010	Revised vide letter dated 23 June 2010	Revised vide letter dated 9 July 2010	
	Free period	5 days - Import 15 days - export	5 days - Import 15 days - export	5 days - Import 15 days - export	5 days - Import 15 days - export
	Average period of stay beyond free period			2 days	2 days
	Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	- First six days			6.03	5.93
	- 7th day to 12th day			11.81	11.86
	- 13th day onwards			23.62	23.72
	(iii) Miscellaneous Charge				
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	58.21	60.36	24.32	23.95
	Capacity (Million Tonnes per annum)	2.00	2.02	2.02	2.02
	Miscellaneous Charge in Rs./Tonne	2.91	2.99	1.21	1.19
II	<b>BERTH HIRE CHARGES</b>				
(a)	Revenue Requirement	(Rs. in Lakhs)	(Rs. in Lakhs)	(Rs. in Lakhs)	(Rs. in Lakhs)
	(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	33.35	33.35	33.35	33.36
	(ii) Depreciation (@ 3.34%)	111.40	111.40	111.40	111.41
	(iii) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	33.35	33.35	33.35	33.36
	Subtotal (a)	178.10	178.10	178.10	178.13
(b)	Return on capital Employed @ 16%	533.60	533.60	533.60	533.68
(c)	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	711.70	711.70	711.70	711.81
(d)	Berth hire Charge				
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in Rs.	1.3889	1.6613	1.6613	1.6583
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re.	0.8333	0.9970	0.9970	0.9950

## STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Sl. No.	Particulars	Cargo Group		Total
		Dry bulk cargo like stone, sand, etc.	Bagged cargo like timber, granite, etc.	
(i)	Handling Rate Per Day	10000	4000	
(ii)	Cargo to be handled (tonnes) - Foreign	1660750	357700	2018450
(iii)	Cargo Working Days (ii / i)	166.08	89.43	255.5
(iv)	Percentage of Cargo Working days	65.00%	35.00%	100
(v)	Revenue Requirement (Rs. in lakhs) (in proportion of % of cargo working days)	747.38	402.43	1,149.81
(vi)	Rate for foreign cargo in Rs. (v x 100000 / ii)	45.00	112.51	
(vii)	Rate for coastal cargo in Rs. (60% of vi)	27.00	67.50	

## ANNEX - II

## STATEMENT SHOWING CALCULATIONS OF BERTH HIRE CHARGES

Furnished by TPT vide letter dated 17 March 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Bagged cargo Timber, Granite, etc.	Dry bulk cargo Stone, Sand, etc.	Total
1	Average DWT	tonnes	10000	10000	
2	Ratio	%	35%	65%	100%
3	Handling Rate	Tonnes per day	4000	10000	
4	Average GRT per vessel	tonnes	7000	7000	
5	Average parcel size	tonnes	6000	6000	
6	Traffic	Lakh tonnes	7.00	13.00	20.00
7	No. of berth days (row 6 / row 3)		175.00	130.00	305
8	No. of berth hours 24 x row (7)	hours	4200	3120	7320
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No of vessels	117	217	334
10	Total GRT hours	Tonne hours	29400000	21840000	51240000
11	Revenue Requirement	Rs. In lakhs			711.69
12	Rate per GRT per hour foreign (Sl. No.11 x 100000 / Sl. No.10)				1.3889
13	Rate per GRT per hour coastal (Sl. No.12 x 60%)				0.8333

Furnished by TPT vide letter dated 23 June 2010 and 9 July 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Bagged cargo Timber, Granite, etc.	Dry bulk cargo Stone, Sand, etc.	Total
1	Average DWT	tonnes	10000	10000	
2	Ratio	%	35%	65%	100%
3	Handling Rate	Tonnes per day	4000	10000	
4	Average GRT per vessel	tonnes	7000	7000	
5	Average parcel size	tonnes	6000	6000	
6	Traffic	Lakh tonnes	357700.00	1660750.00	2018450.00
7	No. of berth days (row 6 / row 3)		89.00	166.00	255
8	No. of berth hours 24 x row (7)	hours	2136	3984	6120
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No of vessels	60	277	337
10	Total GRT hours	Tonne hours	14952000	27888000	42840000
11	Revenue Requirement	Rs. In lakhs			711.70
12	Rate per GRT per hour foreign (Sl. No.11 x 100000 / Sl. No.10)				1.6613
13	Rate per GRT per hour coastal (Sl. No.12 x 60%)				0.997

Modified by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Bagged cargo Timber, Granite, etc.	Dry bulk cargo Stone, Sand, etc.	Total
1	Average DWT	tonnes	10000	10000	
2	Handling Rate	Tonnes per day	4000	10000	
3	Average GRT per vessel	tonnes	7000	7000	
4	Average parcel size	tonnes	6000	6000	
5	Traffic	Lakh tonnes	357700.00	1660750.00	2018450.00
6	No. of berth days (row 6 / row 3)		89.43	166.08	255.5
7	No. of berth hours 24 x row (7)	hours	2146	3986	6132
8	No. of vessels (row 6 / row 5)	No of vessels	60	277	337
9	Total GRT hours	Tonne hours	15022000	27902000	42924000
10	Revenue Requirement	Rs. In lakhs			711.81
11	Rate per GRT per hour foreign (Sl. No.11 x 100000 / Sl. No.10)				1.6583
12	Rate per GRT per hour coastal (Sl. No.12 x 60%)				0.995



## TUTICORIN PORT TRUST

## UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING CONSTRUCTION MATERIALS AT THE SHALLOW DRAUGHT BERTH AT TUTICORIN PORT

## 1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). **"Day"** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.

## 1.2. General Terms &amp; Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (e). The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.

- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified:
- (v). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vii). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, the terminal operator shall not raise supplementary claim or undercharge bills, if the amount due to the concessionaire is less than Rs.100/-.
- (viii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

## 2. BERTH HIRE CHARGES:

### 2.1. Schedule of Berth Hire:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Rs.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	1.6583	0.9950

#### Notes:

- (i). The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.

- (ii). (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.
- "False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (iv). Ousting Priority / Priority Berth Hire Charges
- The rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust.
- (v). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

### 3. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Dry bulk cargo like stone sand, etc.	Per Metric Tonne	45.00	27.00
(b).	Bagged cargo like timber, granite, etc.	Per Metric Tonne	112.51	67.50

#### Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard up to a free period of 5 days and loading for delivery in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo at the stackyard, storage at the stackyard up to free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of rates.

### 4. STORAGE CHARGES (Per ton per day)

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

- (A) Free Period : 5 days for import cargo and 15 days for export cargo
- (B) Storage charges after free period (Per ton / day)
- |  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
| First 6 days after expiry of free period | - | Rs. 5.93 per ton per day  |
| For the next 6 days                      | - | Rs. 11.86 per ton per day |
| Thereafter                               | - | Rs. 23.72 per ton per day |

**Notes:**

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

**5. MISCELLANEOUS CHARGES:**

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
(i).	Charges for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.	1.19

**6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.